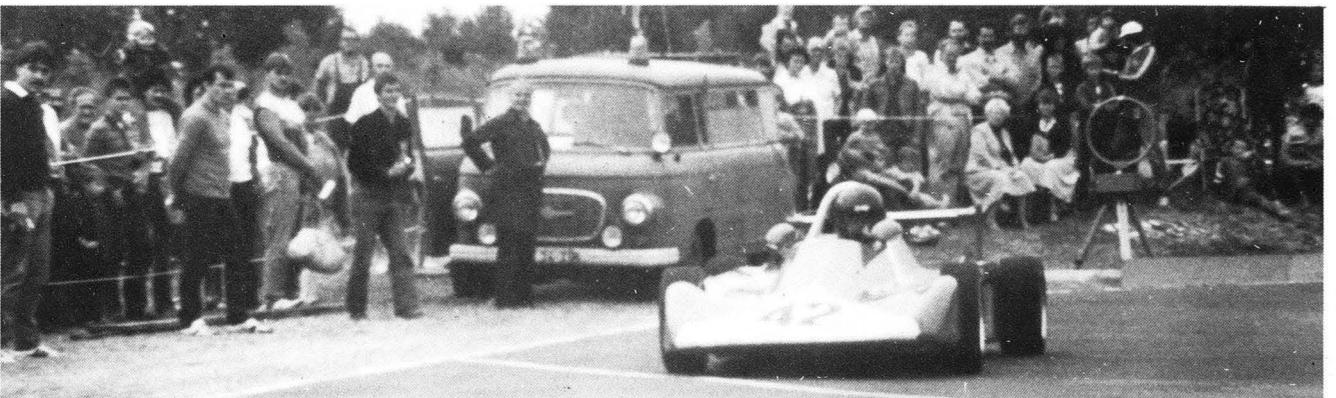


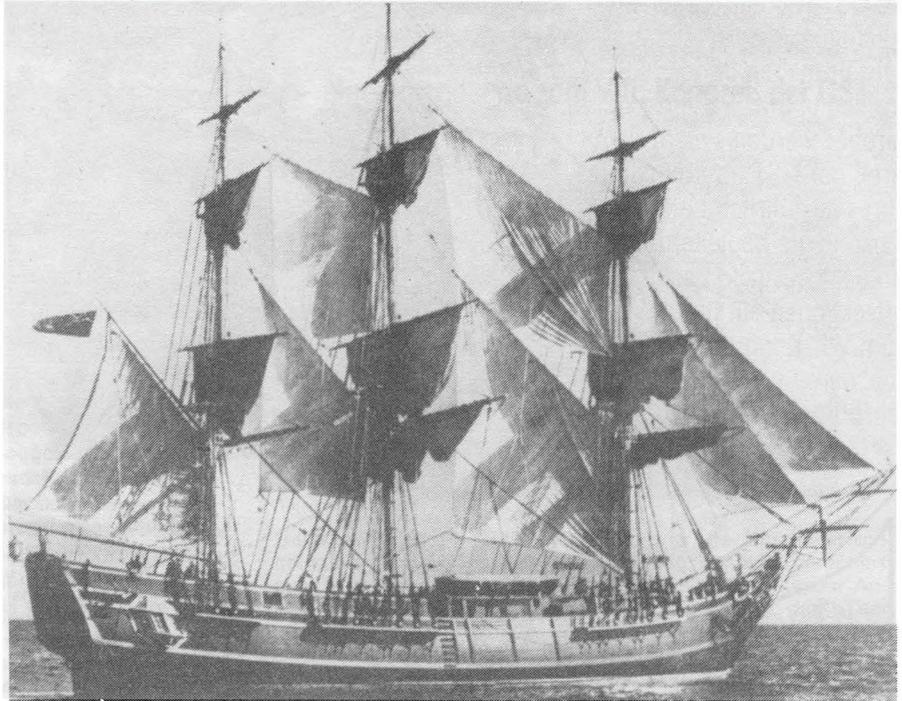


..... Premierensplitter



Meuterei auf der BOUNTY

Keine Angst, diesmal doch nur im Maßstab 1:500! Wer sich das Abenteuer mit der BOUNTY, dem Schauplatz der wohl bekanntesten Meuterei der Segelschifffahrt, direkt ins Haus holen will, dem sei der Beitrag von Detlev Lexow auf den Seiten 11 bis 13 empfohlen.



Zum Titel

BWF – ein Begriff, der bei unseren Modellsportlern einen guten Klang hat. Steht er doch für Leistungsfähigkeit und Betriebsfestigkeit im Modellmotorenbau. Ein Programm mit großer Zukunft, wenn man die Vorhaben der BWF-Motorenbauer betrachtet

FOTO: KRAUSE



„Premiere = Erstaufführung, Erstveranstaltung“, so kann man im Duden zur Klärung des Begriffes nachlesen. Und eine Erstveranstaltung war der Internationale Grand Prix in Leipzig im wahrsten Sinne des Wortes. Es war die erste internationale Bewährungsprobe für diese herrliche Automodellsport-Piste und ihre Leipziger Hausherren. Mit wieviel Engagement sie sich dieser Verpflichtung unterzogen, veranschaulichen unsere Premiersplitter.

Prächtige Stimmung herrschte nicht nur bei der Siegerevorstellung nach dem V1-Rennen, sie zeigte sich auch während der spannenden Automodellrennen bis hin zu den Vorführungen eines Formel-Rennwagens des MC Leipzig. Die Pausenveranstaltungen waren mit Bedacht ausgewählt und mit Liebe gestaltet worden – eben einer Premierenfeier würdig. Sehenswert vor allem die Vorführungen unserer GST-Flugmodellportler der Leipziger Bezirksorganisation. „Da kann man schon mal vor Freude wie eine ‚Ballettuse‘ springen“, kommentierte der „Abwinker vom Dienst“. modellbau heute war bei diesem bedeutsamen modellsportlichen Ereignis dabei und berichtet darüber auf den Seiten 4 und 5.

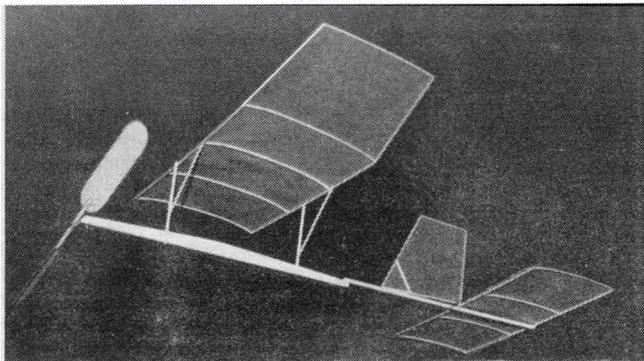
GST-Modellsportkalender

SCHIFFSMODELLSPORT

Sömmerda. 4. DDR-offener Pokalwettkampf in der Segelklasse F5-M vom 10. bis 12. Oktober 1986 im BAZ Sömmerda, Kiesgrube Leubingen. Anreise bis 11. Oktober 1986, 9.30 Uhr in Leubingen, Abreise am 12. Oktober nach der Siegerehrung.

AUTOMODELLSPORT

Brandenburg. 4. DDR-offener Pokalwettkampf mit internationaler Beteiligung in den Klassen RC-EA, RC-EB, RC-EB/Schüler, RC-E-Speed (allgemein) und RC-Mini-Speed-Rennen (1 Lauf à 3 min, Länge des Modells: 250 mm) sowie kabelgesteuerte Modelle am 9. November 1986 in der Kultur- und Sporthalle. Meldeschluß: 20. Oktober 1986, Anreise: 9. November, 8.00 Uhr. Meldungen an Günther Pajio, Max-Herm-Straße 57, Brandenburg, 1800.



Superleichtgewicht!

Nur ein (7) Gramm wiegt das Saalflugmodell des Erfurter GST-Modellsportlers Lutz Schramm. Er hält damit den DDR-Rekord von 35 Minuten und 23 Sekunden. Für den Anfänger stellt Lutz Schramm ein ähnliches Modell auf den Seiten 15 bis 18 vor.

Modelle, Medaillen, Meister

Das alles ist Modellsport der GST. Wir berichten für Sie auf den Seiten 6, 14, 19 und 20 über Modellsportmeisterschaften im Republikmaßstab.

+ + + mbh aktuell + + + mbh aktuell + + +

Weltmeistertitel für die DDR

Bei der 3. Weltmeisterschaft im Modellsegeln erkämpfte sich der Berliner GST-Sportler Oskar Heyer den Weltmeistertitel in der Klasse F5-10 vor dem sowjetischen Sportler Viktor Nasarow. Auf dem olympischen Ruderkanal in Moskau konnte die Mannschaft des Schiffsmodellclubs der DDR sich darüber hinaus mit dem 17-jährigen Berliner Sven Schneider den Vizeweltmeister in der F5-M und eine Bronzemedaille in der F5-10 sichern.

Unsere GST-Modellsportler verwirklichen allerorts viele interessante Vorhaben in der „GST-Verpflichtung XI. Parteitag der SED“. Darüber werden sie auf dem VIII. Kongreß der GST im Mai nächsten Jahres ausführlich berichten. modellbau heute begleitet in den nächsten acht Ausgaben acht Modellsportsektionen auf ihrem Weg bis zum VIII. Kongreß. In dieser Ausgabe waren wir bei den Flugmodellssportlern in Bad Doberan (Bezirk Rostock) zu Gast.

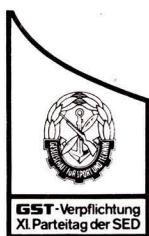


Wir über uns Wir über uns

EHRUNG. Anlässlich des 34. Jahrestages der Gründung der Gesellschaft für Sport und Technik wurden verdienstvolle Persönlichkeiten und Kollektive mit hohen Auszeichnungen der GST geehrt. Für hervorragende wissenschaftliche Leistungen bei der Entwicklung der sozialistischen Wehrorganisation der DDR und den großen persönlichen Beitrag bei der Verwirklichung ihres gesellschaftlichen Auftrages zeichnete der Stellvertreter des Ministers für Nationale Verteidigung und Chef des Hauptstabes der NVA, Generaloberst Fritz Streletz, den Vorsitzenden des Zentralvorstandes der GST, Vizeadmiral Günter Kutzschebauch, mit dem Ernst-Schneller-Preis aus. Auf der Auszeichnungsveranstaltung im Zentralvorstand der GST wurde u. a. Günther Keye, Leiter der Abteilung Modellsport des ZV der GST, mit der Ehrenspange zur Ernst-Schneller-Medaille in Gold geehrt. Wolfgang Bogdan, DDR-Verantwortlicher für F6/F7 und Ausbilder in der GST-Grundorganisation Modellsportzentrum Berlin, ist die Ernst-Schneller-Medaille in Gold verliehen worden.

*

Informationen: JW, ADN-ZB, mbh
FOTOS: STARK, ADN/ZB/PÄTZOLD



Sie fordern ihren Kreis heraus

„Bim, bim, bim, bim“, kündigt ein helles Glöckchen den nahenden Molli kurz vor Einfahrt in den Bahnhof Bad Doberan an. Die 100 Jahre alte Kleinbahn war Anziehungspunkt Tausender Urlauber während der 800-Jahr-Feier des Kurortes. Aber nicht nur sie zog große und kleine Schaulustige in ihren Bann. Auch die 30 besten Flug- und Schiffsmodellssportler des Küstenbezirkes begeisterten zwei Tage lang mit ihren Vorführungen in der Konventer Niederung und auf dem Teich des Städtchens.

Diese Modellsportaktion organisiert und dazu eingeladen hatten die Flugmodellssportler der GST-GO „Horst Viedt“ am Pionierhaus Bad Doberan. 20 Schüler der 6. bis 10. Klasse – alle sind Mitglieder der GST – betreiben in dem altherwürdigen, ehemaligen Klostergebäude zu Füßen des berühmten Münsters unter Anleitung von Otto Kraus den Freiflug, neuerdings auch Fesselflug. Sie beleben damit eine alte, leider aber auch über viele Jahre

vergessene Tradition im Kreis Bad Doberan. Doch es geht ihnen nicht nur um das Heimatstädtchen, die Doberaner bemühen sich auch, das Modellsportgeschehen im gesamten Ostseebezirk zu aktivieren. So sehen sie für sich eine echte Aufgabe darin, in ihrem Kreis bis zum VIII. Kongreß unserer Organisation eine Sektion Automodellsport aufzubauen. Die Unterstützung des Kreis- und Bezirksvorstandes der GST ist ihnen dabei in materieller Hinsicht und auch in Fragen der Anleitung sicher. Auch mit der Volksbildung arbeiten die Doberaner Kameraden sehr gut zusammen. Das Problem liegt woanders: Es ist der Mangel an Ausbildern. Deshalb machten sich die Schüler und ihr Sektionsleiter Gedanken, auf welche Weise sie für den Modellsport werben können. So werden in Zukunft Schaufenster des Ortes von ihrer Arbeit künden, bewährt hat sich die Beteiligung an der MMM-Bewegung im Kreis und im Bezirk. Sie nehmen seit einiger

Zeit zu neu gebildeten Modellsport-Arbeitsgemeinschaften und -sektionen Verbindung auf, geben ihnen Hinweise und unterstützen die „Neuen“ auch mal mit ihrem Material. Die gemeinsame Veranstaltung mit profilierten GST-Modellsportlern des Bezirkes zur 800-Jahr-Feier in Bad Doberan wird keine Eintagsfliege bleiben, eine ähnliche Aktion ist für nächstes Jahr in Grimmen geplant.

Die Doberaner Modellflieger sind äußerst wettkampffreudig. Bei DDR- und Schülermeisterschaften erreichten sie bereits einen 3., 5. und 8. Platz, bestachen aber auch durch ihre besonders sauber gefertigten Modelle. Dies ist ein Arbeitsprinzip von Otto Kraus im Umgang mit den Schülern. Er erklärt ihnen, wo das Papier, das Balsaholz und andere Materialien herkommen, wie teuer sie sind, duldet keine Schluderei und findet auch das nötige Verständnis bei seinen Zuhörern. Auch rein äußerlich unterscheiden sich die Doberaner von anderen Wettkampfteilnehmern: Das Bildnis Horst Viedts – ihres revolutionären Vorbildes – ziert Wettkampfkleidung und Modelle. Die jungen Modellflieger betreiben eine wahrhaft lebendige Traditionspflege: Sie erforschen das Leben Horst Viedts und gestalten einen Dia-Vortrag darüber. Es bestehen enge Verbindungen zu GST-Grundorganisationen gleichen Namens in der ganzen Republik, beispielsweise zur Horst-Viedt-Oberschule in Berlin-Lichtenberg und zu einer Kampfgruppeneinheit in Guben. Sicher ist dies ein Grund dafür, daß viele Jungen der Sektion – wie Kai Pries – für drei Jahre und länger zur Armee gehen. Das größte Vorhaben in ihrem Wettbewerbsprogramm „GST-Verpflichtung XI. Parteitag der SED“ ist für die Doberaner Modellsportler ein Erfahrungsaustausch mit den oben erwähnten Namensträgern. Im Mai nächsten Jahres sind alle in die Jugendherberge Bad Doberan eingeladen. Die Jungen übernehmen bereits jetzt persönliche Aufträge zur Vorbereitung dieses Treffens und werden ihren Freunden aus der Republik dann berichten, wie weit sie ihre Vorhaben zur Stärkung des Modellsports in ihrer Heimat verwirklichen konnten. **Heike Stark**

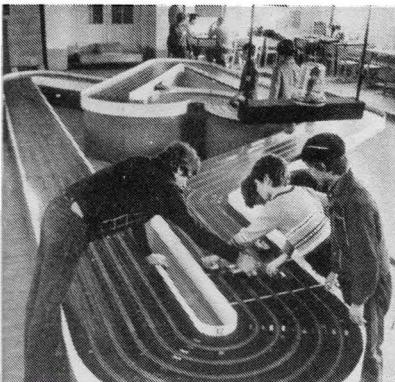
„Seltsames Kriegsmaterial“ kommt laut westlichen Presseberichten aus Italien. Worum handelt es sich dabei? Als vor etwa drei Jahren auf Grund der sich verschärfenden Wirtschaftskrise die „normale“ Modelle herstellenden Firmen an den Rand des Konkurses getrieben wurden, kam ihnen eine „rettende Idee“. Die beiden Turiner Firmen M. V. M.-Gruppo Construzioni Industriali und KGV-Vignale konstruieren und produzieren jetzt dieses „seltsame Kriegsmaterial“ – sie wollen schweres Geld mit hohlen Flugzeugen, Panzern sowie anderen Waffensystemen machen. In Originalgröße werden Attrappen verschiedenster Waffensysteme gefertigt, wobei das sechs Millimeter starke Kunststoffmaterial, so wird versichert, „nahezu unverwundlich“ sei und „der Lack auch bei Witterungseinflüssen nach zweijährigem ‚Einsatz‘ noch nicht abblättert“. Geliefert wer-



Das ehemals zum Kloster Bad Doberan zählende historische Gebäude beherbergt nun die Pioniere der Kreisstadt und auch die Modellbauerwerkstatt

SONDERAUSSTELLUNG. Die GST-RC-Flugmodellsporler des Kreises Auerbach beteiligten sich an einer Ausstellung „Fliegerei im Spielzeug“, die während der Sommerferien im Heimatmuseum Göltzsch in Rodewisch (Vogtland) zu sehen war. Modelle der Luftfahrt von den Anfängen bis zur Gegenwart wurden gezeigt, so zum Beispiel Ballons, Zeppeline sowie Ein- und Doppeldecker aus den ersten Jahrzehnten unseres Jahrhunderts. Einige Modelle wurden von den Mitarbeitern des Museums an Hand von Katalogen nachgebaut.

*



RENNBAHN. 32 m mißt die fünfspurige Rennbahn, auf der die Mitglieder der Sektion Automodellsport in Wattmannshagen/Roggow im Kreis Güstrow einmal wöchentlich trainieren. Die Bahn ist ein Eigenbau. Bei DDR-Meisterschaften im Automodellsport konnten die jungen GST-Modellsportler bereits vordere Plätze belegen.

*



Schweres Geld mit hohlen Flugzeugen

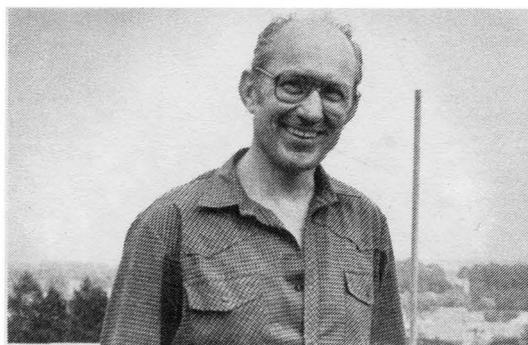
den könne „zur Zeit so ziemlich alles: Düsenjäger wie Phantoms, F-16, Mirage III, F-15 und die sowjetischen MiG-Typen – Stückpreis 19000 Dollar. Panzer sind billiger. Ein M-60 CHIEFTAIN kostet „nur“ 16000 Dollar“. Für Kunden, die weniger Geld ausgeben wollten, könne zum Beispiel eine „Hawk-Raketenanlage für 9000 Dollar“ angeboten werden. Na bitte. Wenn das kein Angebot auf dem sogenannten freien Waffenmarkt einer noch freieren westlichen Welt ist, in der clevere Geschäftsleute so frei sind, daß sie alles produzieren dürfen und können – wenn's nur Profit bringt! Und da die imperialistische Rüstungsproduktion von

jeder die höchsten Profite sichert, konnte es eigentlich nur noch eine Frage der Zeit sein, bis derartige (hohle) Waffensysteme entstehen würden. Und schließlich: Die imperialistische Spielzeugindustrie ist ja bereits seit langem auf den Hochrüstungskurs der „richtigen“ Rüstungsfirmen eingeschwenkt. Teilweise sogar mit Modellen von kosmischen Waffen, die laut Reagans „Sternkriegsprogramm“ erst noch entwickelt werden sollen. Wenn das nicht „weitsichtig“ gedacht ist ...

Rainer Ruthe

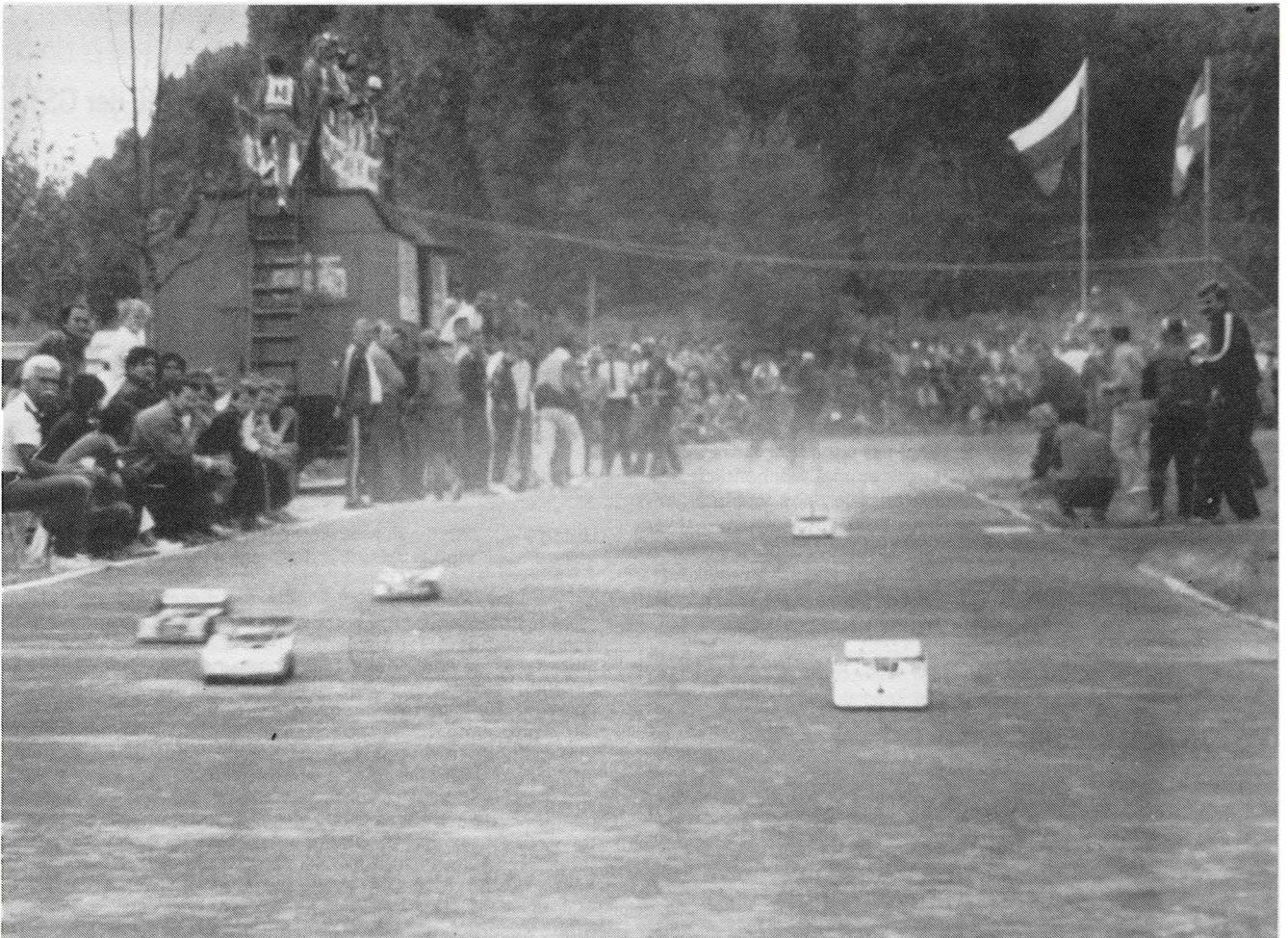
Vorbildliche Kameraden

– eine Porträtserie zum VIII. Kongreß der GST



Unterhalten sich Einwohner Bad Doberans über ihre malerisch gelegene Jugendherberge „Horst Viedt“, dann ist garantiert auch vom „A“ und „O“ die Rede. Gemeint ist das Ehepaar Annelore und Otto Kraus. Beide leiten dieses mit dem Titel „Schönste Jugendherberge der DDR“ ausgezeichnete Ferienquartier auf dem Tempelberg bereits seit 21 Jahren. Genosse Otto Kraus, ausgebildeter Pädagoge und seit seinem 14. Lebensjahr leidenschaftlicher Flugmodellsporler, hat dieses Objekt zum Werk seines Lebens gemacht. Standen vor 21 Jahren nur das Hauptgebäude und einige Zelte, so sind inzwischen fünf schöne Holzbungalows mit Schlafkajüten (ganz maritim) und einem Klubraum, eine Finnhütte, kleine Parkanlagen und ein großer Sportplatz hinzugekommen. Auch das Hauptgebäude wurde erweitert. Die Projekte dazu stammen von Kamerad Kraus, bei den notwendigen Arbeiten waren er und seine Jungs vom Jugendklub der Herberge immer an der Spitze zu finden. Kaum hatte Otto Kraus die Jugendherberge nach seinen Vorstellungen in ein Schmuckkästchen verwandelt (der große Zuspruch des Hauses bei in- und ausländischen Jugendlichen beweist es), ging er daran, seinen zweiten heimlichen Traum zu verwirklichen. So baute er 1978 die GST-GO „Horst Viedt“ im Pionierhaus von Bad Doberan auf, der eine Sektion Flugmodellspor angegliedert ist. Alle Schüler sind auch GST-Mitglieder. Die pädagogischen Fähigkeiten kamen ihm bei der Leitung der Grundorganisation und der Sektion Flugmodellspor sehr zugute, dafür spricht auch der Umstand, daß von den jährlich neu hinzukommenden Schülern die Mehrheit über viele Jahre hinweg der Sektion die Treue hält. „Ich sah immer mehr im Modellsport, als nur ein Hobby. Er festigt auch die Charaktereigenschaften eines Leiters“, ist die Meinung von Otto Kraus. Dieses „mehr darin sehen“ führte dazu, daß er Vorsitzender der Kommission Modellsport beim Kreisvorstand der GST wurde und von Stund an seine Sektionsmitglieder einbezog in die Verantwortlichkeit für das Modellspor geschehen, selbst über die Grenzen Bad Doberans hinaus. Und als Genosse hält Kamerad Kraus es für selbstverständlich, die Kinder nicht nur auf dem Gebiet des Modellsports zu beschäftigen. Er will die Schüler dahin bringen, daß sie über ihren Sport eine feste Position in der Gesellschaft finden, gute Staatsbürger mit hohen fachlichen Qualitäten werden. Doch was wäre ein Mensch, den man als das „A und O“ seiner Wirkungsstätte bezeichnet, wenn er es nicht fertig brächte, Beruf und gesellschaftliche Arbeit so miteinander zu vereinen, daß beide Bereiche davon profitieren! Otto Kraus geht für die Jugendherberge und den Modellsport auf. So sind seine Sektionsmitglieder immer eingeladen, wenn im Jugendklub der Herberge etwas los ist. Auch zu Wahlversammlungen oder zur Jahresabschlußfeier mit Einschätzung der Leistungen jedes einzelnen Schülers trifft man sich hier. Kommen die Kinder in das Jugendalter, bitten sie um Mitarbeit im Jugendklub, oft noch neben der modellsportlichen Tätigkeit am Abend oder Samstag (der Zeit für die Lehrlinge). Dann kommt die Arbeit der Modellsportler der Jugendherberge, also erneut der Gesellschaft, zugute. Hier schließt sich der Kreis für den engagierten Pädagogen wieder. Auch das ist das „A und O“ für einen Erzieher, ob nun Herbergsleiter oder Sektionsleiter: zu sehen, daß seine Arbeit auf fruchtbaren Boden fällt.

Heike Stark



Premierenfeier

Dreihundertachtundzwanzig Meter Asphaltpiste mit einer Breite von viereinhalb Metern, vier Kurven und zwei „rasanten“ Geraden sowie zahlreichen Bögen und Gegenbögen – das ist der Automobilrennkurs im Leipziger Kulturpark Lößnig. Die Akteure: Spitzenpiloten aus den sozialistischen Ländern und aus Österreich. Der Anlaß: Premiere des internationalen Wettkampfs um den „Grand Prix des Automodellsportklubs der DDR“.

Erst wenige Tage vorher hatten die besten GST-Autorennpiloten auf diesem Kurs ihre DDR-Meisterschaft ausgetragen. Jetzt bekamen Hunderte Leipziger Zuschauer beste internationale Lenkakrobatik zu sehen. Doch bevor die Geräuschkulisse der Verbrennungsmotoren anschwell, ging es ganz leise zu. Die Elektrorenner wurden auf den verkürzten Kurs geschickt. Bei durchschnittlich 30 km/h fuhren sie über sechs Minuten ihr Finale aus. Im Vorlauf hatte sich der sowjetische Fahrer Vysockas an die Spitze gesetzt. Zwei DDR-Fahrer konnten sich ebenfalls für das Finale platzieren: Peter Pfeil und der Junior Andy Tippmann. Und der letztere war es auch, der für die Sensation in Leipzig sorgte. Schon beim internationalen Freundschaftswettkampf in Kriwodol ganz vorn, riß auch in Leipzig seine Siegersträhne nicht ab: eine Goldmedaille in der Juniorenwertung und zweitbestes Finalergebnis im Senio-

Jürgen Flügel, Generalsekretär des AMSK der DDR

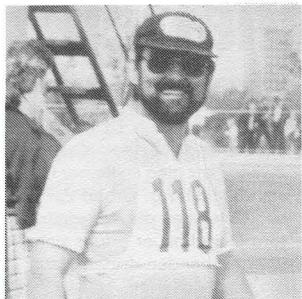
„Endlich geschafft!“ Sichtlich gezeichnet von den Anstrengungen der Wettkampforganisation läßt sich der Fünfundvierzigjährige auf einen Stuhl fallen. Es war der erste internationale Wettkampf sowohl in der Geschichte des GST-Automodellsports als auch im Leben des Jürgen Flügel, den er als Generalsekretär des Automodellsportklubs der DDR auszurichten hatte. In dieser Funktion steht er übrigens dem Automodellsport seit dem 1. Januar dieses Jahres vor – also auch dort noch ein „Erfahrungsuchender“. „Mit diesem internationalen Wettkampf haben wir neue Maßstäbe an das Niveau der Wettkampftätigkeit im GST-Automodellsport gesetzt“, kommentiert er engagiert die zurückliegenden Tage. „Wir haben auf dem Gebiet der internationalen Veranstaltungen im Automodellsport vieles nachzuholen und hoffen, mit der heute zu Ende gehenden Veranstaltung dazu einen energischen Schritt getan zu haben. Nicht zuletzt geht es uns schließlich auch um die Aufnahme in die Weltföderation des Automodellsports.“

Nichts ist mehr zu sehen von den Anstrengungen, die die Kameraden um Jürgen Flügel leisten mußten, um die Wettkampfstätte „hoffähig“ zu machen! „Die Leipziger waren da besonders aktiv“, berichtet er. „Werner Rabe und Ronald Lippitz haben tagelang die Kreuzhacke geschwungen, um den Kabelgraben auszusacheten. Und dann wollte uns die Energieversorgung nicht eher den Strom anschließen, bevor der Graben wieder zugeschuffelt war! – Da hättest Du mal unseren Karl-Heinz Ludwig sehen sollen: Innerhalb einer halben Stunde hatte er einen Planirraupenfahrer aufgetrieben, der uns mit seinem Gerät den Graben zugeschoben hat.“ Stolz schwingt in den Erklärungen des Generalsekretärs mit. Stolz auf die gemeinsame Tat so vieler engagierter GST-Modellsportler. So ist der Dank dann auch nicht nur Lippenbekenntnis. Dank an alle! An Martin Hähn, der dem Startwagen einen neuen Anstrich verpaßte, an das Org.-Büro des GST-Bezirksvorstandes sowie an die Direktion Naherholung. Dank nicht zuletzt auch an den technischen Leiter, Hilmar Jahn, der den Mikrofoniinformationen einen unverwechselbaren Leipziger Seiferts-Oskar-Sound gab. „Große Aufgaben stehen noch vor uns“, schließt Jürgen Flügel lebhaft ab.

renfeld. Peter Pfeil steigerte sich im Finale und fuhr eine Bronzemedaille nach Hause.

Die nächsten Tage standen im Zeichen der Verbrennungsmotorenklassen: Die Modelle der Formelwagen (V1) und der Sportwagen (V2) wurden an die Startlinie gefahren. Mit den GST-Sportlern Heinz Fritsch und dem zweifachen DDR-Meister von 1986, Martin Hähn, qualifizierten sich zwei DDR-Fahrer direkt für das Finale V1. Über den Hoffnungslauf versuchten die Leipziger Werner Rabe und Ronald Lippitz ihr Glück. Doch es reichte nicht. So blieben unsere Hoffnungen bei den international erfahrenen Fahrern Hähn und Fritsch. Das Finale begann, wie es sich bereits in den Vorläufen andeutete: Der Österreicher Rainer Hönel setzte sich an die Spitze, gefolgt von Martin Hähn und dem ČSSR-Fahrer Juraj Hüdy. Nach fünf Minuten Finale kollidierte der Pole Beres mit Hähns Modell. Es mußte für zwei Minuten aus dem Rennen genommen werden, um den Aufpuff zu montieren. Diesen Zeitverlust konnte der Leipziger bis zum Abwinken nicht mehr wettmachen. Allerdings hatten wir mit Heinz Fritsch ein weiteres Eisen im Feuer. Er blieb bis auf zwei Runden an dem späteren Sieger dran.

Ein großartiger Kampfgeist unserer Fahrer! Eine Silbermedaille und ein 4. Platz waren beredter Ausdruck dafür.



Rainer Hönel, Österreich

„Bei Euch g'fallt mers!“ Dieser Ausspruch des 34jährigen Wieners inmitten der DDR-Mannschaft drückt alles aus: Sportlerkameradschaft, Vertrauen und Wohlbefinden in unserem Land. Als einziger österreichischer Teilnehmer war der technische Angestellte in einer Wiener Werkzeugmaschinenfabrik von der Donau an die Pleiße gekommen. Über seinen Klub ZETSTAR hatte er die Einladung zu unserem 1. Internationalen Wettkampf erhalten. „Do hob i mei Modell eing'packt und bin hierher g'komma!“ Das

Siegermodell des Österreichers ist ein leichtmodifiziertes Baukastenmodell vom Typ SG Mk4 WD. Es besitzt einen Allradantrieb mit Schaltgetriebe. Die Kraftübertragung erfolgt über Ketten und Kardanwellen zu den einzelgedrehten Rädern. Das Besondere an diesem Allradantrieb ist, daß der Vorderachsantrieb über eine Rutschkupplung erfolgt und die Vorderräder mit Freiläufen ausgerüstet sind. Dadurch können sie dem Antrieb vorauslaufen und werden erst dann mitgenommen, wenn die Antriebsgeschwindigkeit die Radgeschwindigkeit eingeholt hat. Das bringt bei richtiger Reifenwahl erhebliche Vorteile in den Kurven, die Rainer Hönel zu nutzen wußte. Hinzu kam, daß bei der Leipziger Bahn Steuerfehler unweigerlich im tiefen Gras endeten, und von dort kann sich nur ein allradangetriebenes Modell selbst befreien.

Dabei trat er zu den Wettkämpfen in den Klassen V1 und V2 mit dem gleichen Modell an – eben nur mit anderen Karosserien. Doch damit nicht genug. In den Wettkampfpausen betätigte sich Rainer Hönel als Tausendsassa: Er fuhr im Melkus-Rennwagen eine Runde und saß im GO-Car am Steuer. Sogar die Steuerleine eines Fesselflugmodells übernahm er, nachdem dieses von einem GST-Sportler in die Lüfte gebracht worden war. Nur vor dem ferngesteuerten Hubschrauber hatte er Respekt: „Dös pack i net!“

Als alleiniger Delegierter seines Dachverbandes hatte der Österreicher gebeten, der DDR-Mannschaft angeschlossen zu werden – wegen der Verständigung! Daß dabei sein Wiener Dialekt oftmals zum Schmunzeln Anlaß gab, ist nur zu verständlich. Als ihn unser DDR-Vizemeister in der Klasse RC-V1, Heinz Hering, einmal ermahnte: „Du mußt in den Kurven abbremsen, Rainer“, tönte es vom Fahrerpodest: „I will foahr'n, net bremsen!“ Hoffentlich macht dabei immer sein Modell mit, denn wie sagte der Wiener, als vom 2. Internationalen Wettkampf 1988 die Rede war? „Da komm' i wieder her!“



Auf dieser unerhört glatten Asphaltstrecke, begrenzt durch Rasen, zeigte sich allerdings, daß allradangetriebene Fahrzeuge besser mit dem Kurs zurechtkamen als die mit Hinterradantrieb. Steuerfehler wurden weniger „betrast“, da sich die Modelle ohne die Hilfe der Mechaniker aus dem angrenzenden Rasen „befreien“ konnten. Vier Finalteilnehmer hatten Modelle mit Allradantrieb.

In der V2 sicherten sich wiederum zwei DDR-Fahrer direkt einen Finalplatz: Martin Hähn und Werner Rabe. Das Bemerkenswerte in den V2-Vorläufen war, daß es ein fahrisch gutes und leistungsstark dichtgedrängtes Fahrerfeld gab; von 28 Piloten fuhren zwölf 14 Runden und mehr. Dazu gehörten auch Andy Tippmann und Ronald Lippitz (im Hoffnungslauf). Im Finale setzte sich der V1-Sieger souverän an die Spitze, nur bedrängt von Hähn. Er hatte sich bis zur 13. Minute dicht an den Österreicher gehängt. Dann passierte es: Hähn touchierte mit einem anderen Modell, wobei die Kette des Antriebs absprang. Dank des Einsatzes der Helfer war der Minibolide zwei Minuten später wieder auf der Bahn. Doch das nützte wenig: Der Empfänger hatte etwas abbekommen. In der 22. Minute kam das „Aus“ für den DDR-Meister. Unser zweiter Finalist Werner Rabe beherrschte sein Modell vorzüglich und sicherte sich überzeugend die Bronzemedaille.

Insgesamt gesehen ein großartiges Abschneiden unserer GST-Automodellsportler, denn sie erkämpften sich in der Länderwertung den 1. Platz.

Ergebnisse auf Seite 29.

„Achtung, Ölspur!“ Hilmar Jahn unterzieht sich hingebungsvoll seinen Pflichten als technischer Leiter

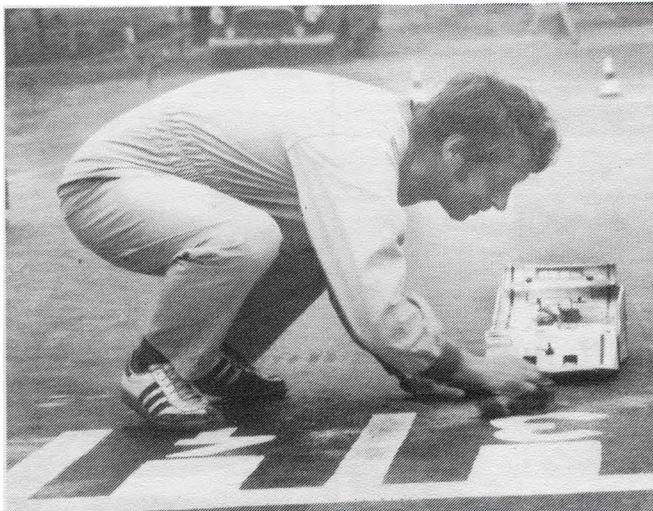
mir noch der Krzysztof Bereś, dieser Heißsporn, mit seiner Antenne vor der Nase herum –, da soll man sich dann noch konzentrieren können! Aber ich bin's ja gewöhnt!“ Tatsache ist, daß der 28jährige immer für einen Medaillenrang gut ist. Seit vielen Jahren bestimmt er, erst als Junior und später als Senior, das Geschehen im RC-Automodellsport mit. „Als aber dann nach fünf Minuten die Reifen warm und griffig waren, hatten sich alle beruhigt und ich hatte meine Ruhe wiedergefunden. Und trotzdem: Diese Bahn wird mich noch manchen Schweißtropfen kosten!“



Wladimir Popow, Sowjetunion

„Für ‚modellbau heute‘, die auch bei uns gern gelesen wird.“ Mit diesen Worten steckte mir der stämmige Wladimir eine Medaille an meine Jacke und drückte mich herzlich an den Schultern. Die Dolmetscherin erläuterte, daß es sich um eine Plakette handele, die die Pressevertreter bei der vorjährigen Sommerspartakiade der DOSAAF in Moskau kennzeichnete. Nur eine Geste? Nur ein Medaillenaustauschen, das bei den Freunden so beliebt ist? Es war mehr als das! Im Verlaufe der Gespräche spürte man immer wieder die herzliche Zuwendung des erfahrenen Trainers der sowjetischen Nationalmannschaft an seine Gesprächspartner und seine hohe Wertschätzung für den GST-Automodellsport. „Mit Euren Automodellsportlern verbindet uns nicht nur eine enge und herzliche Freundschaft, sondern vor allem das gemeinsame Ziel unserer beiden Völker: Stärkung des Friedens in der Welt!“

Was wurde da am Rande des Wettkampfes gefachsimpelt, gemeinsam gebaut und getauscht! Oftmals diente eine Skizze, mit dem Schraubenzieher in den Sand gezeichnet oder mit einem Kugelschreiber auf einen Pappkartondeckel, zur Unterstützung der angeregten Gespräche. Und inmitten dieses Sprachgewirrs wie ein Fels in der Brandung: Wladimir Popow. Mal schmunzelnd, wenn er über das gute Leipziger Bier sprach, mal ernst und konzentriert, wenn er sich an der Auswertetafel über die Wettkampfergebnisse seiner Schützlinge informierte. Seit dreißig Jahren ist er aktiver Modellsportler und seit zwei Jahren Trainer der Auswahlmannschaft seines Landes. „Ich habe bei internationalen Wettkämpfen schon viele Pisten kennengelernt, und diese hier in Leipzig-Lößnig kann sich in diesem Kreis auf jeden Fall sehen lassen. Sie ist so angelegt, daß der Wettkämpfer sein ganzes Können zeigen muß, um ohne Steuerfehler über die Runden zu kommen. Ein hohes Niveau! Otlitschno!“



Heinz Fritsch, DDR, Silbermedaillengewinner

„Heinz, tanken!“ ruft ein Mädchen im blauen Overall mit der gelben Binde des Helfers am Oberarm. Nur ein leichtes Nicken des riesigen Mützenschirms über dem schmalen Gesicht verrät, daß Heinz Fritsch den Zuruf verstanden hat. In einer eleganten Kurve rast das Modell heran und stoppt exakt vor den Füßen der blonden Cornelia. Wie ein erfahrener „Schmiermaxe“ tankt sie das Modell bei laufendem Motor auf.

„Wenn ich mei Mädäl net hät!“ kommentiert der Silbermedaillengewinner in der Klasse RC-V1. Seit zehn Jahren ist der schlanke Anna-

berger mit dem GST-Automodellsport verlobt, seit einem Jahr mit der blonden Cornelia. Daß beides miteinander funktionieren kann, beweisen seine Wettkampfergebnisse. „Den Rainer Hönel hätte ich nicht gepackt“, ist seine realistische Einschätzung des Wettkampfergebnisses. „Obwohl ich die Bahn kenne, gibt sie mir jedesmal wieder neue Rätsel auf. So etwas Selektives habe ich selten an einer Piste erlebt!“ Dabei hatte das Rennen unter höchst komplizierten Bedingungen für das Mitglied unserer Auswahlmannschaft begonnen: Fehlstart. „Wie Dich das irritiert, glaubst Du gar nicht“, erklärte er nach dem Rennen. „Dann fuchtelte

Wetterwendische Meisterschaften

Vom Dauerregen bis zum strahlenden Sonnenschein und von der Sturmböe bis zum Bikiniwetter reichte die meteorologische Palette der 11. DDR-Meisterschaft im Automodellsport.

Unser Autor Peter Pfeil kommentierte den Rennverlauf in den ausgeschrieben Klassen.

Eine Meisterschaft ausschließlich in den Rennklassen, und das auf einer richtigen Rennstrecke, ließ von vornherein spannende Wettkämpfe erwarten. Die Strecke im Freizeit- und Erholungspark Leipzig-Lößnig war mit viel Fleiß von den Leipziger GST-Kameraden für diesen Höhepunkt vorbereitet worden, galt es doch, diese Meisterschaft als Ouvertüre zum nachfolgenden 1. Internationalen Wettkampf im Automodellsport zu nutzen.

Zuerst gingen die Junioren an den Start. In der Klasse RC-V3 mußten sie unter ungünstigen Bedingungen ihre Vorläufe absolvieren, denn Dauereggen machte dieses Rennen zu einer wahren Wasserschlacht. Nur diejenigen Sportler, die ihre Modellelektronik wasserdicht verpackt und das richtige Haftmittel für die Reifen gefunden hatten, konnten ihre Runden ohne Ausfall fahren. So gab es Vorläufe, die von keinem Teilnehmer ausgefahren wurden! Das Finale fand dann bei trockener Fahrbahn statt, so daß sich ein spannendes Rennen entwickeln konnte. Der Annaberger Andy Tippmann ließ von Anfang an keinen Zweifel daran, daß er seinen dritten Meistertitel in dieser Klasse erringen wollte. Trotz der starken Konkurrenz, besonders der aus seiner eigenen Mannschaft, gelang ihm dieses Vorhaben durch seine konzentrierte und konstante Fahrweise.

Kaum war der Lärm der Verbrennungsmotoren über der Piste nach diesem Finale verstummt, da schnurrten schon die ersten Elektromodelle der Klasse RC-ES über den Kurs. In den Vorläufen gab es sehr knappe Entscheidungen zwischen den Junioren um den Einzug ins Finale. Ein Beweis mehr für die gewachsene Leistungsdichte in dieser Klasse. Der Vorjahressieger Andy Tippmann verpaßte das Finale nur um wenige Sekunden. Dennoch kamen vier der sechs Finalteilnehmer aus dem Bezirk Karl-Marx-Stadt. Hervorzuheben ist, daß der einzigsten Teilnehmerin in dieser Klasse, der Annabergerin Cornelia Selbmann, auf Anhieb der Einzug ins Finale glückte. Das verdankte sie nicht zuletzt ihrem Helfer, dem mehrfachen DDR-Meister Heinz Fritsch. Diese „enge“ Betreuung und ihr fahrerisches Talent waren die Grundlage für den überraschenden zweiten Platz. Souverän siegte im Endlauf der Plauerer Jens Limmer.

Von den Teilnehmern in den Seniorenklassen kannten fast alle Wettkämpfer die Leipziger Rennstrecke. Da jedoch in der Vergangenheit bei Pokalwettkämpfen stets von der ge-

genüberliegenden Seite gefahren wurde, bedeutete der diesjährige Wettkampfmodus eine Umstellung, mit der viele Fahrer zu kämpfen hatten. Hinzu kam noch, daß die Bahn anfangs noch keinen „Griff“ hatte. Das erforderte feinfühliges Gasgeben und Bremsen, um nicht durch einen Dreher in der Wiese zu landen. Von Lauf zu Lauf jedoch kamen die Fahrer immer besser zu recht, und am Ende wurde hart um die Finalplätze gekämpft. Neben dem Leipziger vierblättrigen Kleeblatt Hähn, Hering, Lippitz und Rabe hatten dies noch die Kameraden Heinz Fritsch aus Annaberg und Bernhard Seupt aus Ilmenau geschafft. Ein wolkenverhangener Himmel veranlaßte die Fahrer, ihre Regenreifen bereitzulegen, um eventuell wechseln zu können. Davon mußten sie bereits schon wenige Minuten nach dem Start Gebrauch machen, denn es setzte leichter Nieselregen ein. Plötzlich konnte man hektische Aktionen in der Boxengasse beobachten: Rufe der Fahrer, vom Motorenlärm übertrönt, teilweiser Übereifer der Mechaniker und „abgesoffene“ Motoren waren für diese Phase des Rennens charakteristisch. Nur einem schien der Regen zu gefallen: dem Leipziger Heinz Hering, der als „Regenfahrer“ bekannt ist und in Ruhe seine Runden drehte. Nach dreißig Minuten konnte er als Zweiter abgewunken werden. Über diesen Erfolg des sympathischen Trainers unserer RC-V-Auswahlmannschaft freuten sich nicht nur seine Mannschaftskameraden. Überzeu-

gend die Fahrt von Martin Hähn, der mit dem Sieg seinen Erfolg vom Vorjahr wiederholen konnte.

Mit 34 Startern war das stärkste Teilnehmerfeld in der Klasse RC-V3 vertreten. Die Fahrleistungen der Modelle zeigten sich gegenüber dem Vorjahr wesentlich verbessert. Ursache dafür ist der neue 2,5-cm³-BWF-Motor, der in dieser Klasse einen spürbaren Leistungsanstieg bewirkte. Mit ausgezeichneten Vorlaufleistungen fielen der Karl-Marx-Städter Udo Böttcher und der Freitaler Gerhard Schmieder auf. Daneben war ein Modell zu beobachten, das mit vollem Speed durch die langgestreckten Kurven fuhr und auch in den engen Schikanen kaum abbremsste. Bei Ausrutschern wühlte es sich selbst auf die Asphaltpiste zurück. Das konnte nur ein Allradantrieb sein! Die Anlaßbox von Dieter Gusevski aus Frankfurt (Oder) war dann auch stets dicht umlagert. Bereitwillig erläuterte er sein technisches Konzept: Ein übliches allradgedefertes Chassis war von ihm mit einem zusätzlichen Vorderradantrieb ausgerüstet worden. Eine bemerkenswerte Eigenbaukonstruktion, die durch ihr Fahrverhalten überzeugte.

Nachdem das Finale gestartet worden war, war der erwartete Zweikampf Böttcher-Schmieder schon nach sieben Runden beendet: Motorschaden des Freitalers! Damit setzte sich leider die Pechsträhne von Gerhard Schmieder in dieser Saison auch bei der DDR-Meisterschaft fort. Mit konzentrierter Fahrt

steuerte Udo Böttcher sein Modell unangefochten ins Ziel und errang damit den ersten DDR-Meistertitel in seiner Sportlerlaufbahn. Der zweite Platz ging an Reiner Glowacki aus Magdeburg. Grund zur Freude hatten wieder die Leipziger, denn Jörg Fleischhauer erfuhr sich einen überraschenden dritten Platz.

Als abschließender Höhepunkt dieser Meisterschaft: die schnellen Modelle der Klasse RC-V2! Gute äußere Bedingungen und zahlreiche Zuschauer sorgten für ein gehaltenes Rennen. Nach den Vorläufen stellten sich alle die Frage: „Wer könnte Martin Hähn noch seinen zweiten Titelgewinn bei dieser Meisterschaft streitig machen?“ Einziger Konkurrent war sein Stallkamerad Werner Rabe, der durch sichere und konzentrierte Fahrweise auffiel. Wie bereits schon in der Klasse V1, hatte Heinz Fritsch auch hier Motorenprobleme. Sein Modell gehörte deshalb nicht zu den schnellsten, und nur mit rationeller Fahrt erkämpfte er sich die Bronzemedaille. Bemerkenswert auch Andreas Hensel, der sich mit seinem ungefederten Modell achtbar in diesem Finale schlug. Souverän fuhr Martin Hähn mit 86 Rekordrunden vor Werner Rabe auf den ersten Platz.

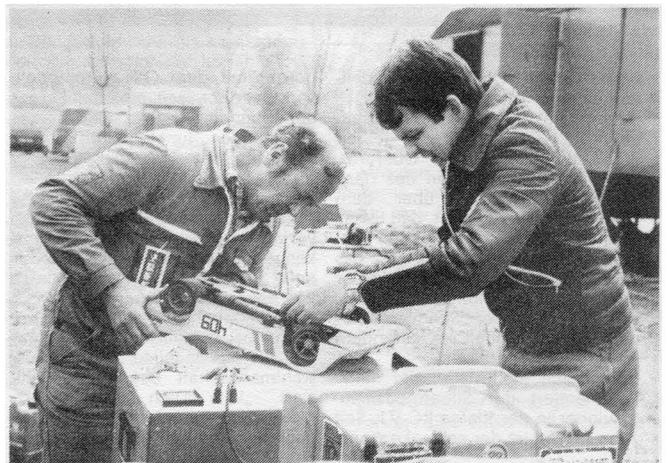
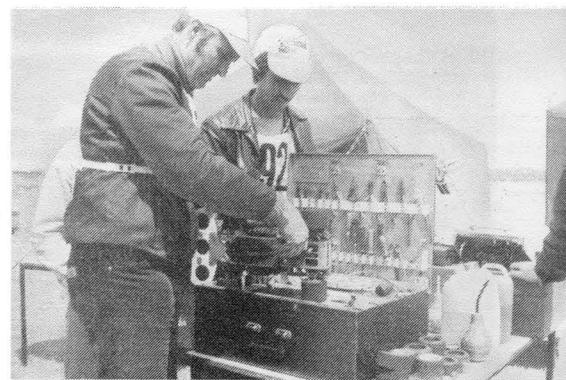
Den kostbaren Wanderpokal des Oberbürgermeisters der Stadt Leipzig errang die Karl-Marx-Städter Mannschaft mit ihrer überzeugenden Juniorenleistung. Eine Tatsache, die andere Bezirke zur Aktivierung ihrer Jugendarbeit veranlassen sollte.



▲ Das lachende Junioren-Siegertrio: Cornelia Selbmann, Jens Limmer und Gerrit Gruber (von l. nach r.)

Vater- und Betreuerfreuden: Walter Limmer (l.) und Peter Pfeil (r.) mit dem V3-Modell des Plauerer Jens Limmer ▶

Konzentration vor dem Start: Der Leipziger Heinz Hering vor dem Endlauf in der Klasse RC-V1 (Bild rechts oben)



FOTOS: BILLHARDT, KERBER, PFEIL

Abenteuer Meeresforschung

In unseren Ausgaben 7 und 8'86 veröffentlichten wir die Zeichnungen der CALYPSO, des wohl bekanntesten Forschungsschiffes auf den Weltmeeren, das eng mit dem Namen des französischen Meeresforschers Jacques Y. Cousteau verbunden ist. In dieser Ausgabe setzen wir die

Veröffentlichungen des GST-Modellbauers Manfred Zinnecker fort, worin er spezielle Hinweise zum Modellbau der CALYPSO gibt. Allerdings wird hier keine Anleitung zum Bau des Modells angestrebt, sondern die folgenden Tips sollen den Nachbau erleichtern helfen.



Rumpfbau

Der Bau des Rumpfes gestaltet sich recht aufwendig. Um allen Problemen aus dem Wege zu gehen, wählte ich einen GFK-Rumpf, d. h., es wurde ein normaler Leistenrumpf mit Kiel angefertigt, aber ohne die „falsche Nase“. Nachdem eine Negativform abgezogen war, laminierte ich in dieser Negativform den eigentlichen Rumpf aus Glasmatte mit Hobbyplast. Dadurch nutzte ich bei diesem doch recht kleinen Modell den Innenraum maximal aus. Geringes Rumpfgewicht und absolute Wasserfestigkeit auch gegen eingedrungenes Wasser sind die großen Vorteile bei dieser Bauweise.

Natürlich ersparte dieser Rumpfbau nicht die übliche „Geduldssprobe“, wenn auch weitgehend nur am Leistenrumpfkern: Spachteln und Schleifen! Hauptdeck und Backdeck (Aufbautendeck) sind aus 2-mm-Sperrholz gefertigt und durch kleine Hilfsspannen der Balkenbucht angepaßt worden. Wichtig hierbei: An die Durchbrüche (Decksöffnungen) zum Einbau der Akkus und der RC-Anlage denken! Auch Stevenrohre und Ruderkoker mußten vor Anbringen der Decks eingebaut werden.

Bei meinem Modell gestaltete ich das gesamte Aufbaudeck mit Kommandobrücke abnehmbar. Verklebt wurden die Decks und der Rumpf mit EP11.

Dem Rumpf fehlte zu diesem Zeitpunkt die „falsche Nase“, die Unterwasserbeobachungskammer am Bug. Diese gleich am Leistenrumpfkern mit anzufertigen, war nicht möglich, da es sonst Probleme beim Abnehmen der Form gegeben hätte. Erst nach dem Aufbringen der Decks und dem Feinschleifen des Rumpfes wurde diese „Nase“ aus einem Stück

PVC-Rohr (senkrechter Schacht) und Voll-PVC (Kammer) angefertigt. Das vorspringende Decksteil konnte man jetzt auch mit aufsetzen. Zwischen senkrechtem Schacht und Rumpf sind im Original Stahlplatten. Diese wurden aus 1-mm-Pertinax am Modell angepaßt und wieder mit EP11 verklebt.

Anschließend gab es ein Geduldsspiel! Die CALYPSO hat auf allen Decks, außer dem kleinen Peildeck, einen Holzbelag. Also hieß es, Leisten schneiden und aufkleben. Dafür verwendete ich Erlenholzbretchen. Mit Hilfe einer kleinen Kreissäge schnitt ich daraus Leisten von 3 mm x 3 mm. Aufgeklebt wurden sie mit PVAC-Leim. Zwischen die Leisten kamen Streifen von schwarzem Scherenschnittpapier. Weitere Tips zur Decksplankenverlegung findet man in den Büchern „Technologie des Schiffmodellbaus“ und „Wie ein Schiffmodell entsteht“, beide von Dieter Johansson. Der Plankenverlauf geht auch aus den Bildern (Bild 2 und 3) hervor.

Nach dem Verschleifen des

Hauptdecks setzte ich das Schanzkleid auf. Da es unten offen ist, mußte sorgfältig gearbeitet werden. Als Material wählte ich 1-mm-Pertinax-Streifen. Die Stützen, die ja im Original die verlängerten Spannen sind (Holzrumpf), fertigte ich auch aus 2-mm-Pertinax. Diese haben unten einen Stift aus 0,8-mm-Draht und wurden in entsprechende Löcher im Deck verklebt. Das ergab für die im Fahrbetrieb sehr belasteten Teile eine gute Stabilität (Bild 4).

Die Scheuerleisten, eine an der Hauptdeckskante und eine um das Back- und Aufbautendeck, stellte ich aus einem Streifen 1-mm-Pertinax und 4-mm-Alurohr her, das auf einer kleinen Kreissäge halbiert wurde. Zur Sicherheit versteifte ich alles in 50-mm-Abständen mit dem Rumpf (Bild 5).

Aufbauten

Alle Aufbautenseitenwände fertigte ich aus 0,5-mm-Alublech, einschließlich Kommandobrücke, das Peildeck aus 2-mm-Sperrholz. Wie bereits erwähnt, war es wichtig, oberhalb der Wasserlinie möglichst

leicht zu bauen. Fenster, Bullaugen usw. konnten leicht aus Alublech herausgesägt werden. Doch ein Problem soll nicht verschwiegen werden: das Verbinden der Alu-Aufbauten. Löten scheidet aus. So bleibt nur das Kleben. Das geschah mit dem im Handel angebotenen Klebstoff EP11. (Auch andere Epasol-Klebstoffe sind möglich.)

Ich setzte in alle Hohlkehlen, z. B. Verbindung des Peildecks mit der Seitenwand innen, eine Leiste von 4 mm x 4 mm zur Stabilisierung ein.

Zubehör und Ausrüstung

Die Beobachtungsbrücke wurde komplett aus Messing gelötet (Rohr, 8 x 0,5; Ø 1-mm- und 2-mm-Draht und 0,25-mm-Blech sowie selbstgefertigtes 2 mm x 2 mm-Winkelprofil, Bild 6). Ebenfalls aus 0,25-mm-Messingblech bestehen die beiden großen Beiboote (Bild 7).

Einige Probleme warfen die Anfertigung der Hubschrauberplattform und der Hubschrauber selbst auf. Im Original besteht die Oberfläche der Landeplattform aus Aluprofilen, die sehr eng zusammenstehen. Das läßt sich natürlich in dieser Form im Maßstab 1:40 nicht realisieren.

Nach langem Experimentieren entschied ich mich für 0,3-mm- und 1-mm-Messingdraht und Streifen aus 0,25-mm-Messingblech (Bild 8). Das Ganze wurde in einer Art Schablone verlötet. Dazu übertrug ich zuerst die Plattform maßstäblich 1:40 auf ein Stück 5-mm-Sperrholz, die Längsträger und die äußeren Konturen wurden anschließend mit nicht zu spitzer Reißnadel nachgeritzt. Weiter verfuhr ich wie im Bild 9 dargestellt.

Als Werkzeug zum Biegen des 0,3-mm-Drahtes eignet sich, wie ersichtlich, am besten ein kleiner Feilkloben. Der Unterbau der Plattform besteht aus Doppel-T- und Winkelprofil, die ich teils lötete und teils frä-

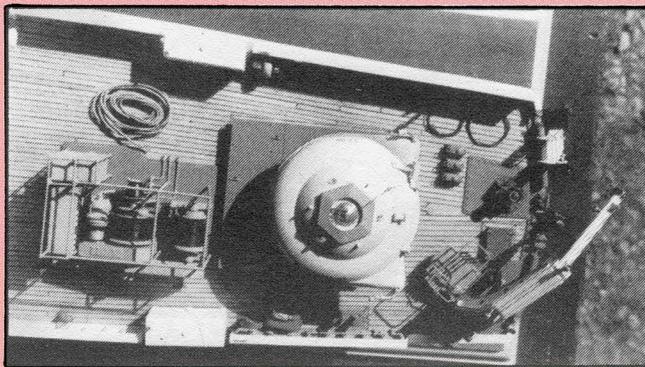


Bild 2 ▲

Bild 3 ▼



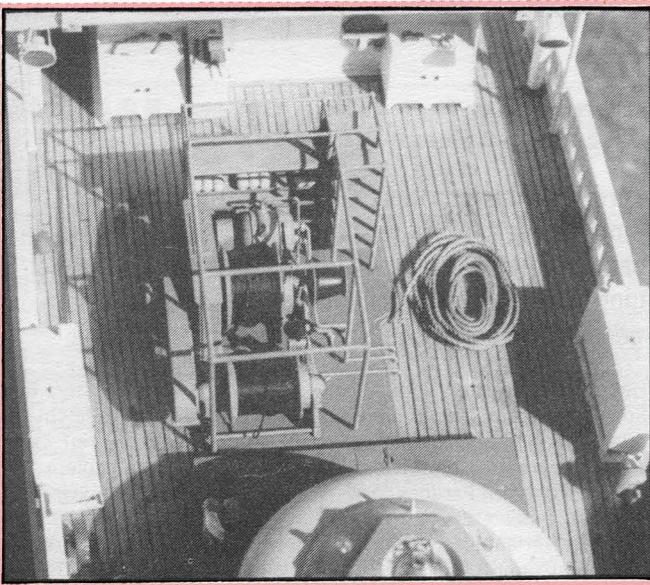


Bild 4

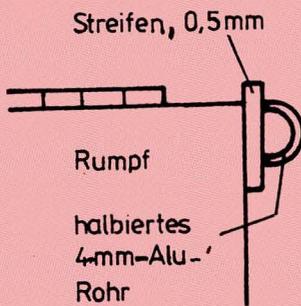
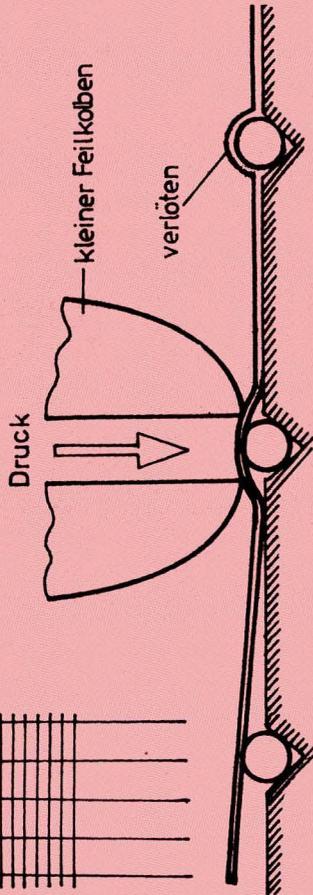


Bild 5: Scheuerleisten

Bild 9: Landeplattform



1:40

Bild 7

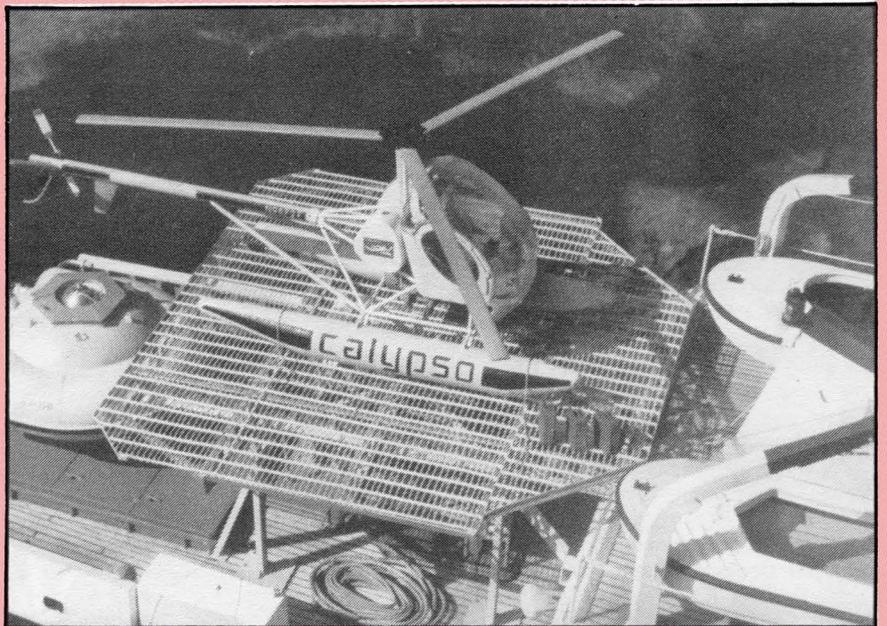
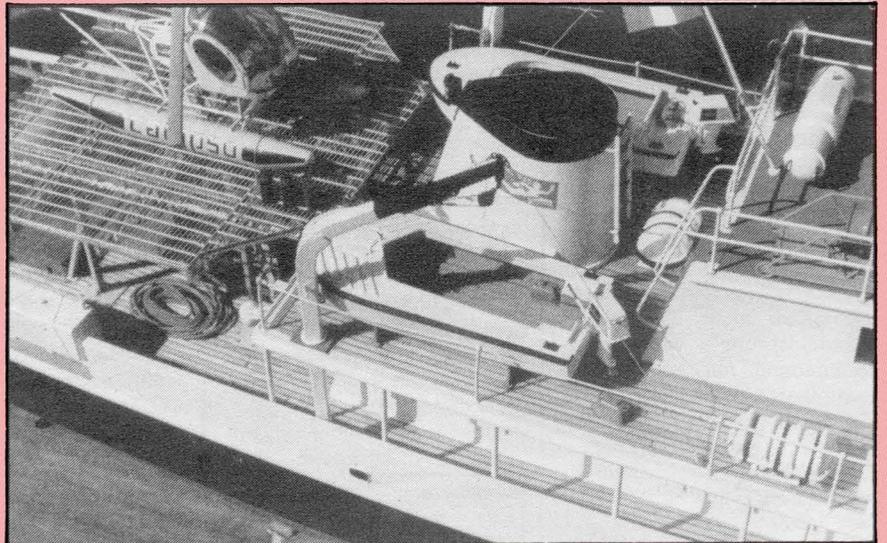


Bild 8



Bild 6

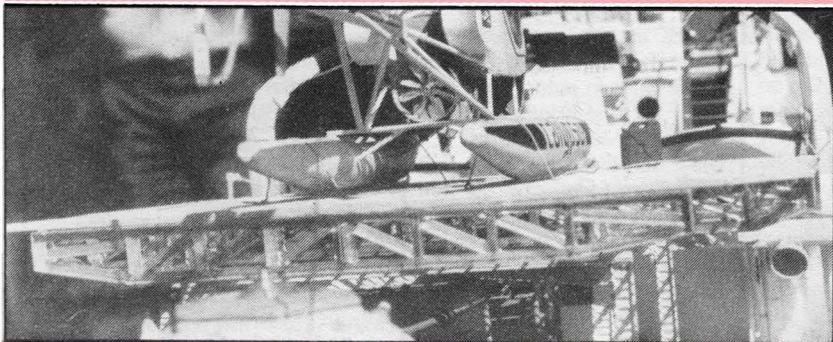


Bild 10 ▲

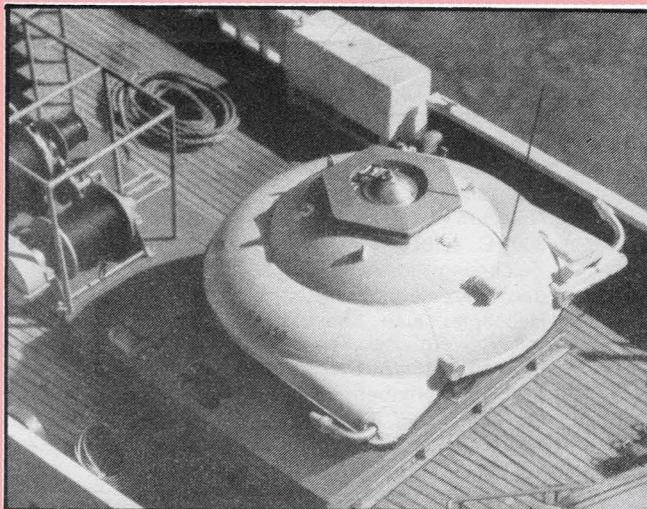


Bild 11 ▼

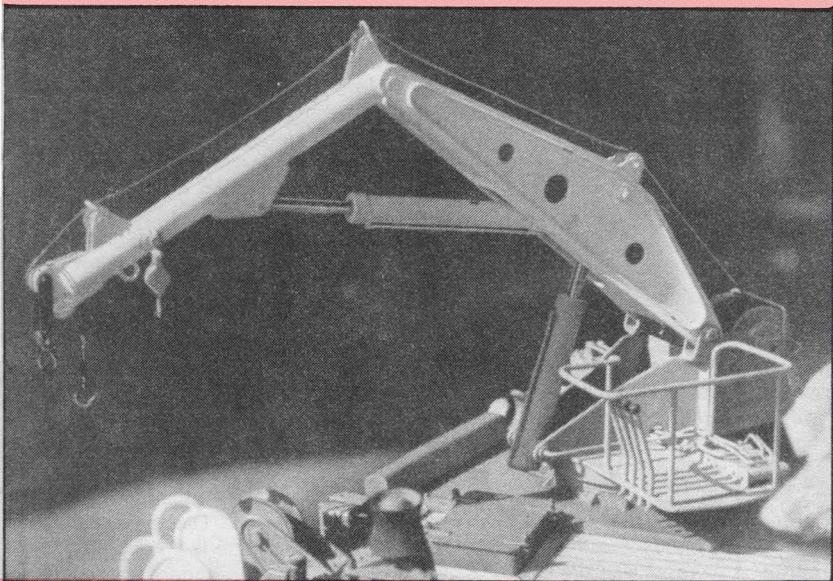


Bild 13 ▲

Bild 12 ▼

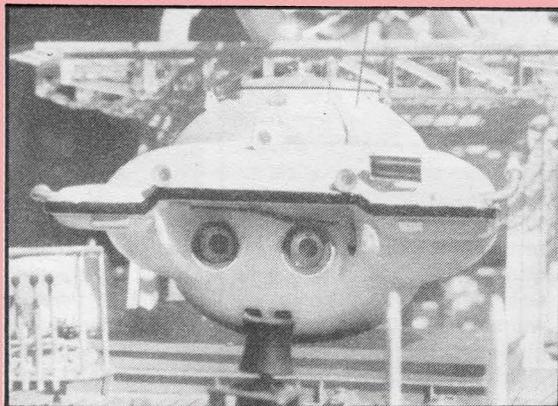


Bild 15 ▼

Bild 16 (ganz unten)

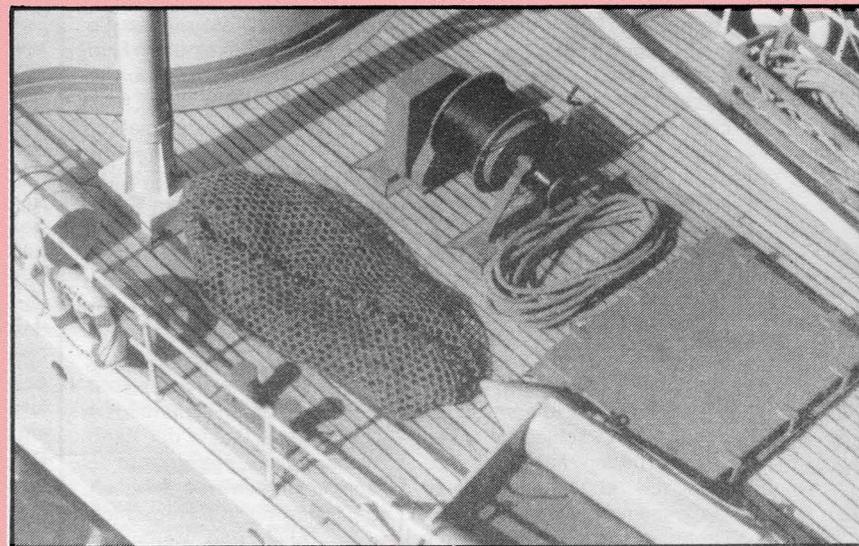
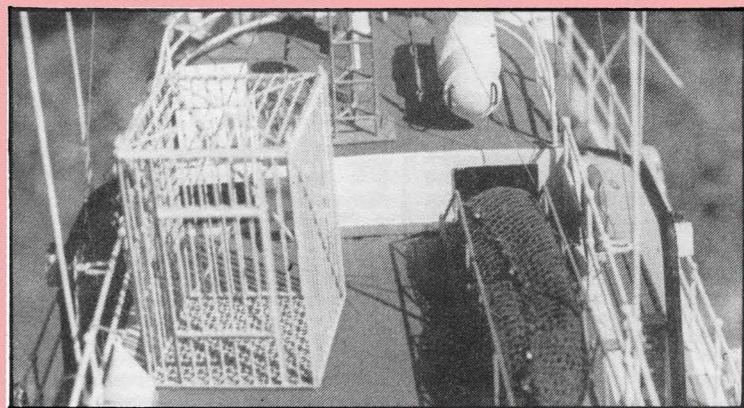


Bild 14

FOTOS. WOHLTANN

ste. Die Querträger, fünf Stück, lötete ich aus selbst abgekantetem 2x2-Winkelprofil (Bild 10). Ebenso wurden die Längsunterzüge hergestellt.

Nun zum Hubschrauber Hughes 300 C selbst. Wie aus der Zeichnung (mbh 8'86) und den Fotos hervorgeht, ist der Helicopter eine Konstruktion mit vollverglaster Kanzel und offenem Motor. Die meisten Probleme ergaben sich beim Herstellen der Kanzel. Nach vielen Versuchen kam ich darauf, dieses Teil aus durchsichtigem 0,5 mm-PVC in einer Art Tiefziehverfahren herzustellen. Das Material wird in Bastlerläden in der Dicke von 0,5 mm und 1 mm angeboten.

Zuerst fertigte ich eine maßgenaue, sauber verschliffene Kanzel aus einem Birkenholzklotzchen an. Da die Kanzel im Original aus mehreren Teilen zusammengesetzt ist, ging der restliche Arbeitsgang verhältnismäßig einfach. Über eine Gas- oder Spiritusflamme erwärmte ich 10 cm x 10 cm große Stücke der Folie, die dadurch weich und elastisch wurden (Vorsicht!). Diese Stücke wurden nun über die entsprechende Seite der Holzform gezogen und abgekühlt. Somit erhielt ich eine saubere Form, die nur noch entsprechend ausgeschnitten werden mußte. Natürlich erforderte das einige Fingerfertigkeit. Aber, das ist nach meiner Meinung die günstigste Lösung zum Herstellen der Kanzel. Die Verbindung der Kanzelteile geschah vorsichtig mit PCD-Kleber. Abgedeckt wurden die Klebestellen mit Alu-Foliestreifen, die den Original-Alurahmen sehr gut imitieren. Haupt- und Heckrotor fertigte ich aus profilierten Piacrylstreifen, Gestänge, Stützen und Heckstrebe aus Messingrohr und Draht. Noch etwas: Der Haupt- und Heckrotor sollten in Anbetracht der Beschädigungssicherheit drehbar sein.

Der Heckkran „Jumbo“ weist, genau wie die große Winde, auf dem Achterdeck keine Besonderheiten in der Herstellung auf. Beide bestehen aus Messing und Piacryl. Der „Jumbo“ sollte auch drehbar sein (Bild 11). Ein Problem besonderer Art stellte wieder die „tauchende Untertasse“ SP 350 dar. Diese aus einem Stück herzustellen, schied aus Gewichtsgründen aus! Also fertigte ich erst einmal einen maßgenauen Kern auf der Drehbank (aus einem Stück

PVC). Die seitlichen Wülste zur Aufnahme der Rückstoßdüsen paßte ich extra an. Davon nahm ich, genau wie beim Rumpf, eine Form ab. In dieser Form (aus GFK, mittig geteilt) laminierte ich zwei Halbschalen aus Hobbyplast und dünner Glasmatte (Ober- und Unterteil). Sauber beschnitten und mit EP11 verklebt, ergab das eine sehr leichte und stabile „tauchende Untertasse“ (Bilder 12 und 13).

Die Konstruktion der Satelliten-

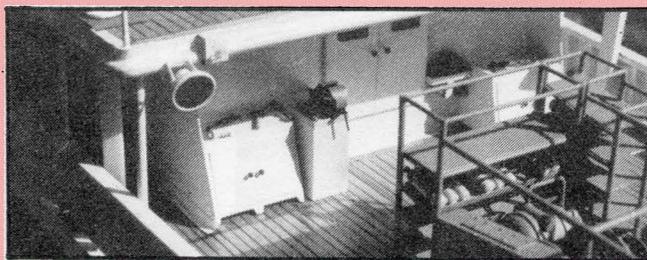


Bild 17

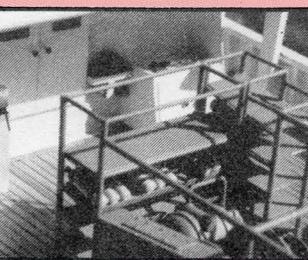
antenne, die in der auf meinem Modell gezeigten Form ab Mitte 1976 verwendet wurde, weist außer der Anfertigung der Kreuzyagiantenne keine Besonderheit auf. Die Elemente der „Kreuzyagi“ wurden ebenso wie deren Trägerrohre aus Federstahldraht hergestellt. Das geschah vor allem wegen der Beschädigungsgefahr dieser recht hoch stehenden Teile (Bild 14). Dabei sollte man beachten, daß der Federstahl nur mit Lötlwasser sauber verlötet werden kann. Die Kreuzelemente wurden in einem Arbeitsgang mit möglichst wenig Zinn in einer Schablone gelötet. Wichtig war gerade bei diesen Teilen, daß die Lötwasserreste mit warmem Fitwasser entfernt wurden.

Noch ein Wort zu den Schornsteinmarken, Helicopterkennzeichen und der übrigen Beschriftung: Tiefgangsmarken, Kennzeichen FOAE auf der Beobachtungsbrücke und Hubschrauber kennzeichen wurden mit Abreibebuchstaben realisiert. Die Schornsteinmarken und kleinen Hubschrauber kennzeichen – weiße Nymphen mit Delphin auf grünem Grund – zeichnete ich farbig erst fünfmal größer auf weißes Zeichenpapier. Anschließend fotografierte ich es mit dem Film NC 19 (mehrmals aus verschiedenen Entfernungen), schnitt dann aus den entsprechenden Color-Papierbildern die passende Größe der Kennzeichnung aus, entfernte soviel Papierschichten wie möglich, so daß fast nur die Fotoschicht stehen blieb und klebte das

Ganze an die entsprechende Stelle. Das Ergebnis dieser Methode wirkt in jedem Falle sauberer als eine originalgroß gezeichnete Marke.

Die Schrift CALYPSO mit schwarzen Farbfedern auf den Schwimmern des „Hughes 300 C“ ist mit einer Rasierklinge aus schwarzer Selbstklebefarbfolie ausgeschnitten. Abreibebuchstaben in dieser Schriftform standen mir nicht zur Verfügung.

Andere Ausrüstungsteile, wie



Werkzeuge, Netze, Käfig u. a., lassen sich nach eigener Erfahrung herstellen (siehe Bilder 15, 16 und 17). Aus den einzelnen Fotos geht hervor, was da im Maßstab 1:40 noch alles möglich ist.

Dabei sollte nicht vergessen werden, daß die CALYPSO ein Forschungsschiff ist, auf dem immer sehr viel Ausrüstungsteile vorhanden sind. Erinnert sei an die Fernsehserie. So waren in manchen Szenen kaum einige Quadratmeter der Decksplanken zu sehen. Es lag alles „rum“: Netze, Taue, Tauchgeräte, Kameras usw.

Motoren, Akkus, RC-Anlage

Das Modell liegt auf Grund der Leichtbauweise bei normaler Schwimmwasserlinie erstaunlich gut und stabil im Wasser. Es läßt sich bei allen Fahrge- schwindigkeiten gut steuern, sogar bei Rückwärtsfahrt.

Ich verwendete zwei 12-V-Pkw-Gebläsemotoren ohne Getriebe und einem 12-V/4-Ah-Akku der Firma Quaiser (Dresden) aus alten Beständen. Zwei Moped-Akkus (6 V, 4,5 Ah) und ein kleiner Scheibenwischer- motor mit Getrieben führten sich auch eignen. Als RC-Anlage fand eine „Signal FM7“ mit vollelektronischem Fahrtregler Verwendung. Eingebaut wurde sie unter dem Backdeck, die kleine Luke auf diesem Deck gestaltete ich abnehmbar, darunter der Schalter und die Buchse für die Stabantenne.

Die Bauzeit meines Modells betrug etwa 1200 Stunden.

Schlußbemerkungen

Sollte ein ernsthafter Modell-

bauer noch spezielle Fragen zur Baufertigung haben, bin ich gern bereit, diese zu beantworten. (Briefumschlag und Rückporto nicht vergessen! Zuschriften an Manfred Zinnecker, Helenenstr. 42/2223, Holzweißig, 4404.) Ebenfalls kann ich noch einige Fotokopien von Originalfotos der Calypso abgeben.

Übrigens sollte der interessierte Modellbauer beim nächsten Ostseurlaub einen Besuch im Meereskundemuseum Stralsund einplanen. Dort ist unter anderen interessanten Exponaten das hier beschriebene und von mir gefertigte Modell der CALYPSO zu sehen.

Es muß aber noch einmal darauf hingewiesen werden, daß der Nachbau der CALYPSO einige Fertigkeiten und Kenntnisse im Schiffsmodellbau voraussetzt und für den Anfänger nicht geeignet ist.

Manfred Zinnecker

Zur Farbgebung des Modells:

Konkrete Farbangaben können bei der CALYPSO nur für den Rumpf und die Aufbauten gemacht werden. Die gesamte Ausrüstung hatte fast bei jeder Expedition eine andere Farbe, das geht zum Beispiel so weit, daß eine Zeit sogar der Holzbelag des gesamten Badedecks rotbraun gestrichen war! Ich beziehe mich hauptsächlich auf das Jahr 1976 und gebe die Farben wieder, die ich bei meinem Modell verwendet habe.

Rot (Mittelrot): Rumpf unter Wasser, Peildeck, Ladeluken, Ankerwinde, Poller, Decksverstärkung unter dem „Jumbo“ und dem Heckspill, Heckspill, Decksteil der „falschen Nase“, Heckkante am Rumpf mit Klüsen und Rollen.

Schwarz: Rumpf ab Wasserlinie bis erste Scheuerleiste, Schornsteinkappen, Anker, oberer Teil der Davids, Kranhaken, Außenkante Beiboote.

Weiß: Aufbauten, Mast, Reeling, Beiboote, Rumpf ab erste Scheuerleiste bis Decksoberkante und Schanzkleid, oberer Teil des „Jumbos“, Stabantennen.

Hellgrau: Schanzkleid innen, Streifen an der Aufbautenunterkante, Radar, Satellitenantenne, Schlauchboot, Heckwinde, Kranunterteil, Gestell für Tauchgeräte, Grating in den Beiboote.

Gelb (Hellgelb): Landeplattformbelag und Stützen, Haifischkäfig.

Silber (Alu): Längs- und Querträger der Landeplattform.

Holzfarben: Haupt- und Aufbautendeck.

Hughes 300C

Weiß: Verstrebungen zum Heckrotor, Rotorwelle, Tanks.

Hellgrau: Hauptrotor, Heckrotor (mit roten Spitzen).

Gelb: Alle anderen Teile.

Glasklar: Kanzel.

SP350

Orange: Sechseckiger Aufsatz

Schwarz: Außenwulst, Stabantenne

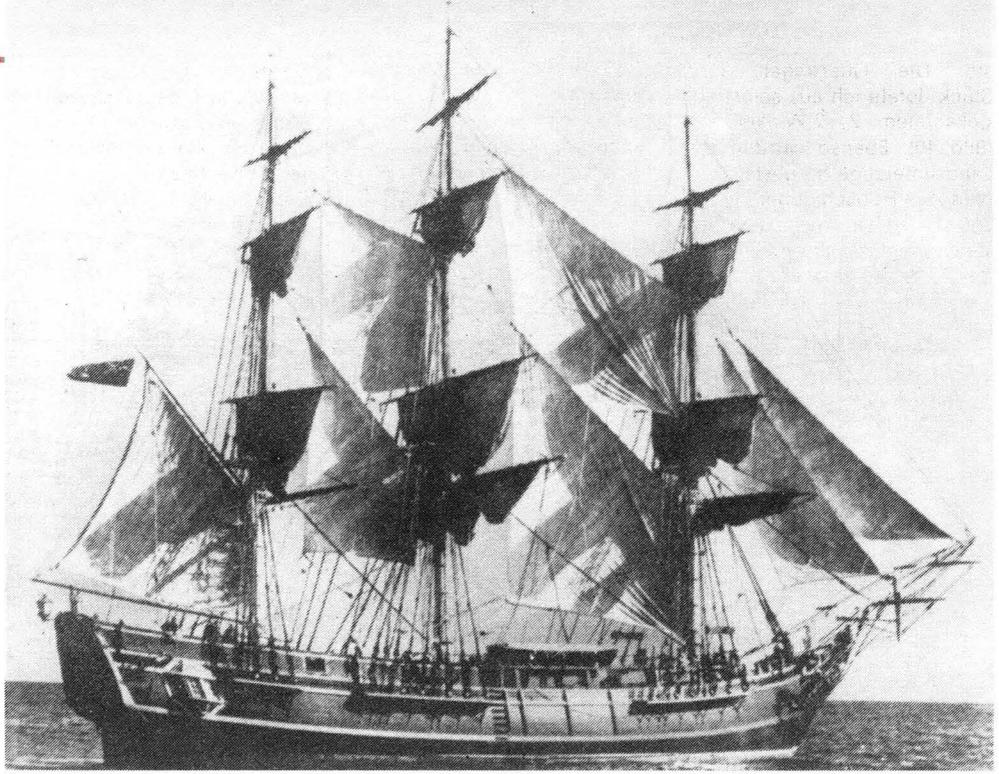
Gelb: Bootskörper

1766 verließen die englischen Seefahrer Philipp Carteret und Samuel Wallis die britische Insel, um gemeinsam im Stillen Ozean nach dem legendären Südländ zu suchen. In der Magellanstraße verloren sich die beiden Schiffe wegen schlechter Witterung und setzten die Reisen selbständig fort. Etwa gleichzeitig entdeckten Carteret die Insel Pitcairn und Wallis Tahiti, die Hauptinsel der Gesellschaftsinseln. Während sich Pitcairn wegen eines Navigationsfehlers noch für einige Jahrzehnte dem Blickfeld der Europäer entziehen konnte, wurde die Matavaibucht vor Tahiti bald zum Tummelplatz der Südseefahrer. Bereits 1768 landete hier der Franzose Bougainville auf der Suche nach dem Davis-Land. 1769 besuchte James Cook zum ersten Mal die Insel, und bis 1777 war er noch dreimal dort. Beide Inseln sollten 1789 Schauplatz der wohl bekanntesten Meuterei der Segelschiffszeit werden.

Bei seinem letzten Besuch auf Tahiti hatte James Cook einen jungen Segelmeister namens William Bligh an Bord. Trotz seiner 21 Jahre verfügte er über große seemännische Kenntnisse. Als die RESOLUTION zwischen den Tongainseln auf ein Korallenriff geraten war, hatte Bligh wesentlichen Anteil an der Rettung des Schiffes. Cook hielt große Stücke auf ihn, aber schon damals galt er, besonders den Eingeborenen gegenüber, als sehr unbeherrscht und rücksichtslos. 1788 war Bligh als Kapitän der BOUNTY erneut auf Tahiti. Waren die Reisen Cooks, Wallis', Carterets u. a. darauf orientiert, den britischen Einfluß im pazifischen Raum auszubauen, so stand sein Auftrag unmittelbar mit dem Sklavenproblem in Amerika im Zusammenhang.

Die Aufklärung in Europa hatte auch auf die britischen Kolonien in Nord- und Mittelamerika ausgestrahlt. Sie richtete sich dort in starkem Maße gegen den Sklavenhandel und die menschenunwürdige Behandlung der Sklaven auf den Plantagen. Unter dem Druck zahlreicher Sklavenaufstände, dem Amerikanischen Unabhängigkeitskrieg und nicht zuletzt philanthropischer Aktivitäten im Mutterland, sah sich Großbritannien gezwungen, auf unterschiedlichsten Wegen das Los der Sklaven zu erleichtern. Bis zum endgültigen Verbot des Sklavenhandels (1808) und seiner Durchsetzung gegen Sklavenhändler und Plantagenbesitzer sollten noch viele Jahrzehnte vergehen.

Um die Versorgung der Sklaven mit Nahrungsmitteln zu verbessern, sollte die BOUNTY Stecklinge des Brotfruchtbaumes, dessen Früchte auf den tropischen Südseeinseln ein wichtiges Grundnahrungsmittel darstellen, von Tahiti nach Westindien bringen. Das Schiff verließ am 23. Dezember 1787 den englischen Hafen Spithead. Wegen der rücksichtslosen Härte gegenüber der Mannschaft kam es bereits auf der Hinreise zu ersten Differenzen zwischen William Bligh und seinem ersten Offizier Fletcher Christian. Nach neun Monaten, am 29. September 1788, ging die BOUNTY in der Matavaibucht vor Anker, leider in einer ungünstigen Vegetationszeit des Brotfruchtbaumes. Die Stecklinge konnten erst nach etwa sechs Monaten an Bord genommen werden. Nach dem strengen Regiment auf



mbh - miniSCHIFF 84 H.M.S. BOUNTY

der Hinreise wirkte sich die Zwangspause demoralisierend auf die Mannschaft aus, und als Bligh auf der Weiterreise mit gleicher Härte vorging, war eine offene Meuterei nur eine Frage der Zeit. In der Nähe der Tongainsel Tofua brachten am 28. April 1789 Fletcher Christian und 24 weitere Besatzungsmitglieder das Schiff ohne Blutvergießen in ihre Gewalt. William Bligh wurde mit 18 Mann, die sich nicht an der Meuterei beteiligt hatten, in einem Boot ausgesetzt. Die BOUNTY lief anschließend nach Tahiti zurück.

Bligh erwies sich auch in dieser Situation als ausgezeichneter Seemann. Es gelang ihm, in 45 Tagen Timor, die südlichste der kleinen Sundainseln, in einer Entfernung von 3618 sm zu erreichen. Nach seiner Rückkehr kam es zu einem Gerichtsverfahren. Die Sloop PANDORA wurde zur Verhaftung der Meuterer nach Tahiti entsandt. Für diese Aktion hatte Bligh dem Gericht eine namentliche Liste aller Beteiligten überreicht, der in 23 Fällen eine genaue Beschreibung der Tätowierungen angefügt war. 14 Meuterer konnten aufgegriffen werden, von denen drei zum Tode verurteilt wurden. Aus dem späteren Leben William Blighs ist bekannt, daß er 1798 die Küsten Tasmaniens erforschte. 1806/07 war er einer der ersten Gouverneure der Sträflingskolonie in Sidney (Australien). Er starb 1817 als Admiral in London.

Auf Tahiti mußten die Meuterer mit einer Entdeckung und Bestrafung rechnen. Deshalb wollte Fletcher Christian auf eine unbekannte Insel ausweichen. Acht weitere Seeleute konnte er für sein Vorhaben gewinnen. Nach einer entsprechenden Ausrüstung verließ die BOUNTY im August 1789 mit 9 Meuterern, 12 weiblichen und 6 männlichen Tahitiern die Insel. Nach längerer Suchfahrt konnte die von Carteret entdeckte Insel Pitcairn wiedergefunden werden. Die BOUNTY wurde verbrannt,

und für etwa 20 Jahre blieb das Schicksal dieser Menschen der Öffentlichkeit verborgen. Als 1808 der amerikanische Robbenfänger TOPAZ die Insel anlieh, lebten nur noch ein „Bounty“-Mann, einige Tahitier, 12 Frauen und 18 Kinder. Nach dem Bericht des letzten Überlebenden Alex Smith, alias John Adam, waren die meisten Meuterer infolge dramatischer Auseinandersetzungen ums Leben gekommen. Das Schicksal Fletcher Christians blieb unbekannt. Es kamen später verschiedene Legenden in Umlauf, nach denen er in London gesehen worden sein soll, eine Bestätigung hierfür gibt es aber nicht.

1814 brachten zwei englische Fregatten eine Untersuchungskommission auf die Insel. Sie fand ein wohlgeordnetes Gemeinwesen vor und sah von einer Verurteilung des inzwischen ergrauten Alex Smith ab. In den folgenden Jahren vermehrte sich die Bevölkerung der Insel so stark, daß Teile davon auf benachbarte Inseln umgesiedelt werden mußten. Auf Pitcairn lebten 1966 noch 160 Menschen.

Die BOUNTY war in England unter dem Namen BETHIA als Handelsschiff gebaut worden. Bereits nach kurzer Fahrtzeit erwarb sie die britische Admiralität für die geplante Reise nach Tahiti. In diesen Kauf dürften Erfahrungen eingegangen sein, die William Bligh auf seiner Reise mit James Cook gesammelt hat. Auch dessen Schiffe ENDEAVOUR, RESOLUTION, ADVENTURE und DISCOVERY waren ehemalige mittelgroße Handelsschiffe. Die BOUNTY hatte eine Tragfähigkeit von 215 t. Die Länge über Deck betrug 27,7 m, die Kiellänge 21,5 m und die Breite 7,4 m. Für eine Verfilmung wurde die BOUNTY 1960 nachgebaut (unser Foto). Dieses Schiff war etwas größer als das Original, gilt aber als

recht gute Rekonstruktion, auf die auch Modellbauer gern zurückgreifen.

Die Takelage ist eine Übergangsform. Das Lateinsegel am Kreuzmast ist bereits durch ein Gaffelsegel abgelöst worden. Zwischen den Masten werden schon Stagesegel gefahren. Auch von der Blinde ist nur die Rah geblieben, die der Abstegung des Klüverbaums dient.

Der Schiffskörper hatte einen dunkelbraunen Farbton (Holzkohlenteer). Berghölzer und Galionsregeln waren deutlich hell abgesetzt (harpeus). Die freien Flächen des Spiegels und das Schanzkleid des Achterschiffs wurden auf dem Nachbau (1960) blau gestrichen. Heck- und Bugverzierungen sowie Fensterumrandungen waren gelb (Goldimitation). Decks und Rundhölzer waren allgemein hellholzfärbend.

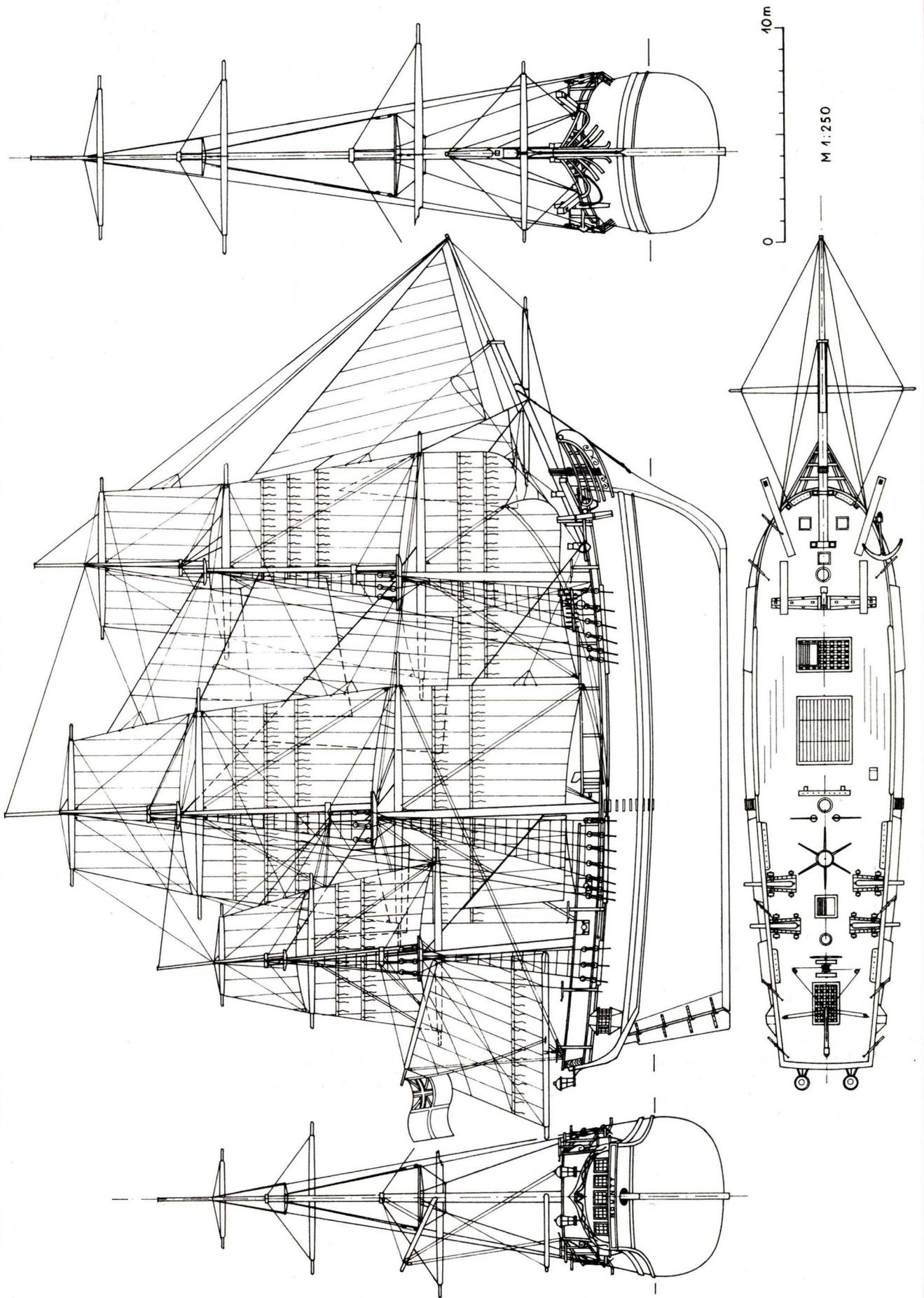
Text und Zeichnung:
Detlev Lexow

Literatur

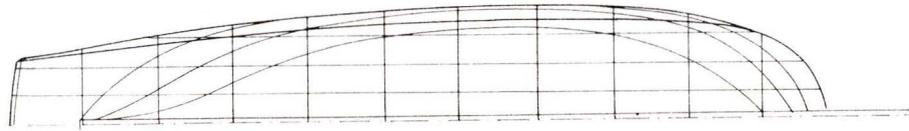
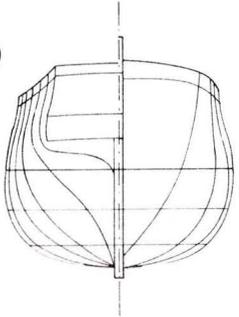
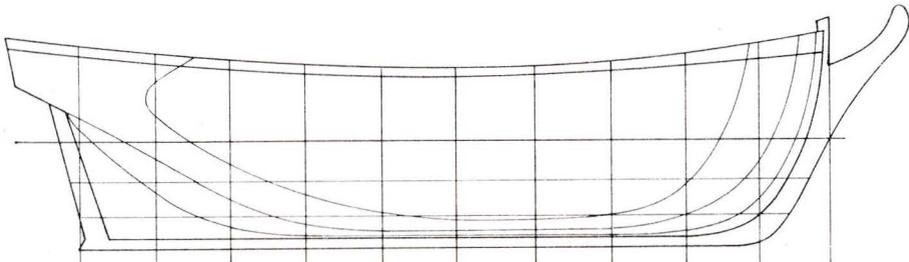
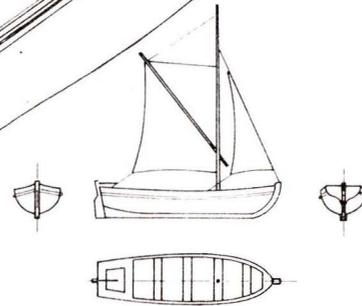
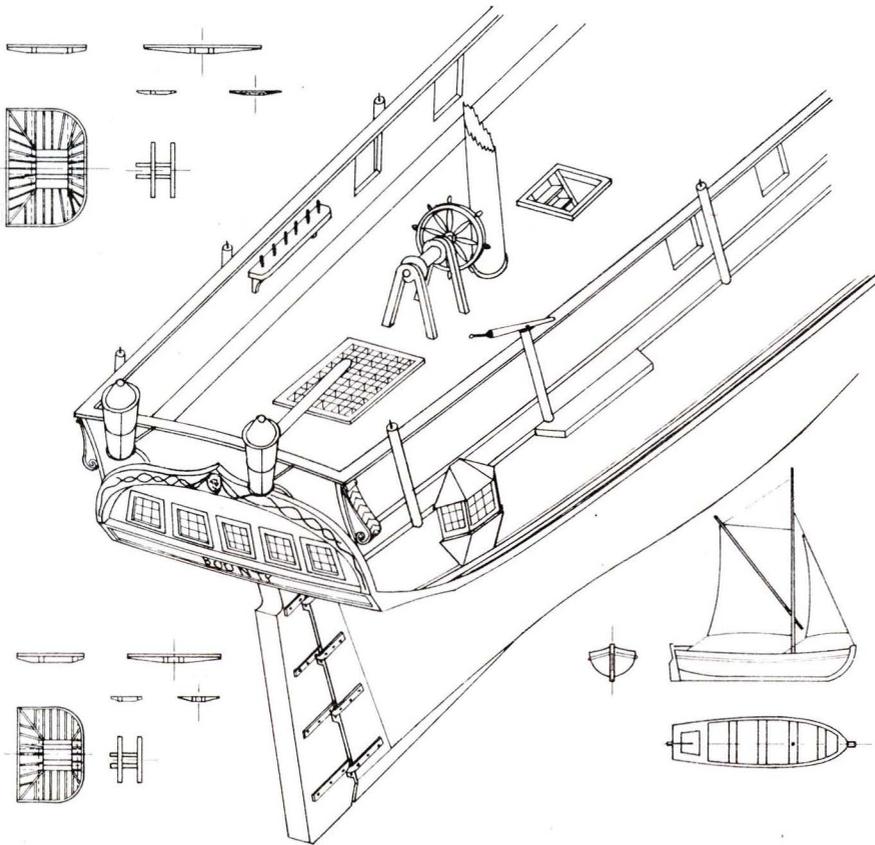
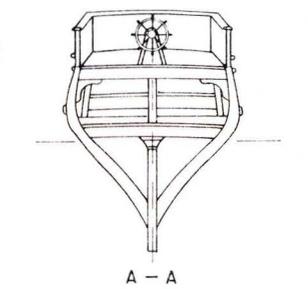
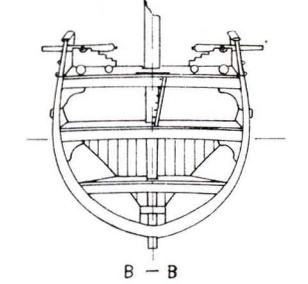
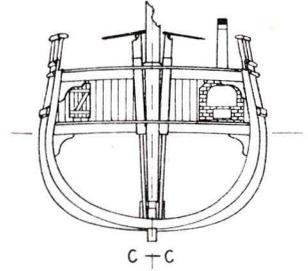
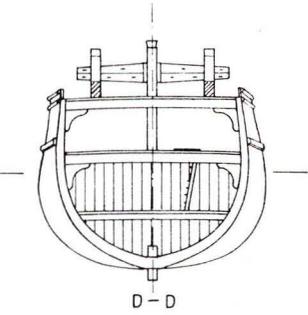
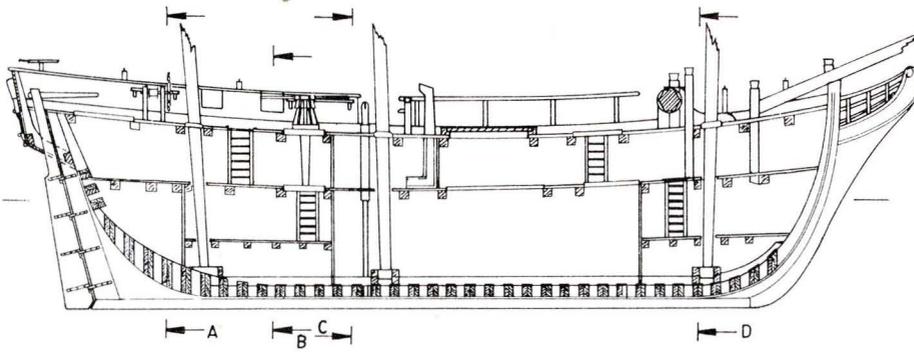
- M. Michailow, O. Sokolow: Vom Drachen zum Kreuzer (russ.), Moskau 1975
- A. Dudszus, E. Henriot, F. Krumej: Das große Buch der Schiffstypen, Berlin 1983
- H. Hanke, Seemann, Tod und Teufel, Rostock 1966
- H. Hanke, Meer der Verlockung, Rostock 1973
- W. Krämer, Entdeckung und Erforschung der Erde, Leipzig 1976
- H. Loth, Das Sklavenschiff, Geschichte des Sklavenhandels, Berlin 1984
- P. W. Lange, So weit, wie menschenmöglich, Das Leben des Kap. J. Cook, Leipzig 1980
- Morze, Jg. 1980 bis 1982



mbh – miniSCHIFF 84



mbh - miniSCHIFF 84

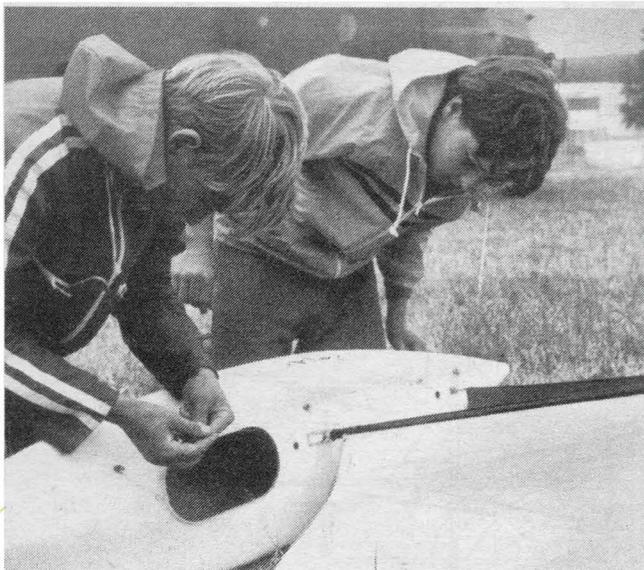


D.L. 2.85

Nichts Neues bei den Seglern?



Erfahrungsaustausch. Der alte und der neue Meister Oskar Heyer (Berlin) im Gespräch mit Heinz Nerger (r.)



Talente. Eine von unseren Hoffnungen im Nachwuchsbereich ist Steffen Seeling (l.) aus Sömmerda

Vor der Weltmeisterschaft der Modellsegler in Moskau fällt es schwer, die DDR-Meisterschaft in Bergwitz richtig zu bewerten. Denn diese Zeilen sind schon im Druck, wenn die Segler bereits aus der sowjetischen Hauptstadt zurückgekehrt sind. Mit den Resultaten unserer Vertreter werden sich die zahlreichen Fragen, die sich bei der diesjährigen Meisterschaft stellten, zum Teil beantwortet haben. Reichte die Vorbereitung für dieses Championat aus? Welche Reserven gibt es in der Nachwuchsarbeit? Was sollte getan werden, um unsere Modellsegler an den Welthöchststand in dieser Sportart heranzuführen? Doch zurück zu der Frage in der Überschrift! Außerlich hat sich das Bild auf dem Regattakurs gegenüber dem Vorjahr nicht wesentlich verändert. Es gibt eine kleine Gruppe von Seglern, die die Spitze in unserer Republik bestimmt. Aber reicht das aus? Was wird getan, um die anderen Segler an das Niveau der Besten heranzuführen? (Damit stellt sich nicht nur die Frage nach dem Material, sondern auch nach den Kenntnissen in den Regattaregeln und der Taktik!) Die Vorjahrsieger Oskar

Heyer und Sven Schneider machten die Titelvergabe wiederum unter sich aus, kaum von jemand gefährdet! Oskar Heyer segelte in der M mit einer neuen Konstruktion fünf Siege von sechs Wettfahrten im Flottensystem heraus. Der Punkteabstand zu den Nachfolgern ist erschreckend (siehe Ergebnisse Seite 30). Unser Junior Sven Schneider, in der Juniorenwertung der M kaum gefährdet, war bei den Seniorenwettfahrten in der 10er nur von Oskar Heyer bedrängt. Ein Blick auf die Ergebnisliste zeigt, daß drei Namen unbedingt erwähnt werden müssen, weil diese Aktiven mit ihrem Kampfgeist diesen Wettkampf zu einer Meisterschaft gestalten. Der 15jährige Steffen Seeling fiel in Bergwitz durch eine saubere und faire Fahrweise auf. Es ist eines der Talente in der (viel zu kleinen) Nachwuchsauswahl, die bei diesen extremen Wetterbedingungen (durchschnittlich wehte es fünf bis acht m/s) sich durchzusetzen verstanden (ein großartiger 4. Platz im Seniorenfeld der 10er!). Weiterhin gibt es einen Segler der Seniorenklasse (erst drei Jahre dabei), dessen intensive und zielstrebige Arbeit am Modell sich in diesem Jahr auch als Medaillenerfolg (Bronze in der M) niederschlug: Kamerad Schlage (31) von der GST-Sektion Planeta, Dresden. Und nicht zuletzt ist unser „dienstältester“ Segler Ernst Namokel (mit 65 Jahren seit mehr als zwanzig Jahren dabei) zu erwähnen. Er sicherte sich nach seinem Vorjahreserfolg (Silber) diesmal den 3. Platz in der Klasse F5-10. **Bruno Wohltmann**

FOTOS: WOHLTMMANN

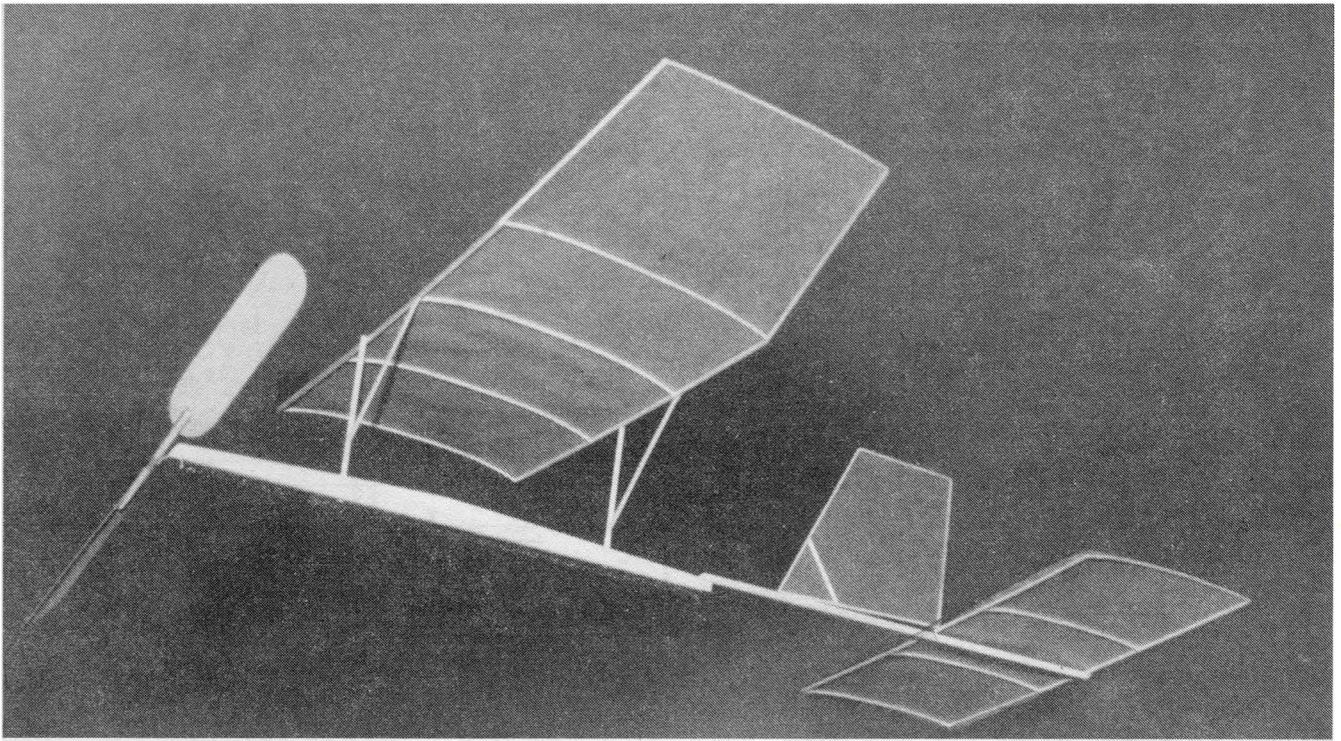
Anmerkung: Die Auswertung in den D-Klassen lag leider bis Redaktionsschluß nicht vor.



Doppel-Meister. Sven Schneider (Berlin) setzte sich überzeugend in der M (Jun.) und in der 10er (Sen.) durch



Meisterschaftssenior. Der „dienstälteste“ der Segler unserer Organisation ist Ernst Namokel aus Dresden



Das ganze Jahr ist Flugzeit

Saallflugmodelle sind sehr leichte Freiflugmodelle mit Gummiantrieb. Der Saallflug ist nur in geschlossenen Räumen (Hallen) möglich. Ganz zu Unrecht ist es um diese Art des Flugmodell-sports etwas ruhig geworden. Mit diesem Beitrag möchten wir den interessierten Laien, aber auch Modellsportlern Anregungen zum Bau eines Saallflugmodells geben.

Dieses Saallflugmodell wurde, unter Berücksichtigung seines Einsatzes als Anfängermodell, in der Konstruktion sehr einfach gehalten. Schwierig herzustellende Biegungen und Verspannungen sind bewußt vermieden worden. Der Bau bereitet keine besonderen Schwierigkeiten, allerdings sollte auch der Anfänger über einige technische Kenntnisse verfügen. Der Umgang mit einfachen Werkzeugen wird vorausgesetzt. Die Bauzeit für ein solches Modell beträgt etwa 12 bis 15 Stunden. Ein versierter Modellbauer schafft es auch in fünf bis sechs Stunden.

In einer Turnhalle von sechs Meter Höhe werden je nach Qualität der Ausführung des Modells Flugzeiten von drei bis sechs Minuten erzielt. Für den Bau des Modells benötigen wir folgende Werkzeuge: Pinzette, kleine Flach- und Rundzange, Rasierklinge, Schere, Sandpapierfeile, Leimstäbchen, Balsam- und Glaskopfnadeln. Aus ihnen können spezielle Hilfswerkzeuge zum Befestigen der Holme und Leisten auf dem Baubrett hergestellt werden

(Bilder 1 bis 4). Als Material verwendet man leichtes, aber nicht zu weiches Balsaholz mit einer Dichte von 0,08 bis 0,12 g/cm³, Stranggummi von 1 mm × 1 mm oder Pirelli-Gummi gleicher Abmessung, 0,4-mm-Stahldraht (Gitarrensaiten oder Fesselflugdraht), Dural oder Aluminiumblech (0,4 mm dick), Leim (Duosan oder Kittifix), Verdünnung (Nitro- oder Duosanverdünnung), kleine Glasperlen oder Teflonscheiben als Drucklager für die Luftschraube, Hellingbrett (Reißbrett, Balsabrett, 8,0 mm dick) und Besspannpapier (Japanpapier, Kondensatorpapier) oder dünnes Seidenpapier). Für das Verleimen aller Modellteile sowie des Besspannpapiers gebrauchen wir nur die bereits aufgeführten Leimarten.

Die Numerierung der einzelnen Teile auf dem Plan entspricht gleichzeitig der Reihenfolge ihrer Fertigung. Sie erlaubt ein zügiges Arbeiten. Sicherlich wird der erfahrene Modellbauer seinen eigenen Weg zur Herstellung des Modells beschreiten. Für den An-

fänger empfehle ich den hier beschriebenen Weg. Er garantiert den Erfolg. Bei Beachtung aller Hinweise und Einhaltung des Bauplans erhalten wir ein Modell mit einem Gewicht von etwa 1,9 g bis 2,1 g.

Der Rumpf:

Zunächst fertigen wir die Röhren für die Tragflächenbefestigung aus Japanpapier, Seidenpapier, Zigarettenpapier oder ähnlichem. Bild 5 gibt einen Überblick. Aus einem 3,0 mm dicken Balsabrettchen (Dichte 0,08 bis 0,09) schneiden wir einen Rumpf heraus. Das Luftschraubenlager wird aus 0,4-mm-Dural gebogen, der Endhaken aus 0,4-mm-Stahldraht. Alles verleimen.

Der Leitwerksträger:

Ihn schneidet man aus einem 2,0 mm dicken Balsabrett, das über eine Dichte von 0,08 verfügt. Anschließend schleifen und entsprechend dem Plan mit dem Rumpfteile verleimen.

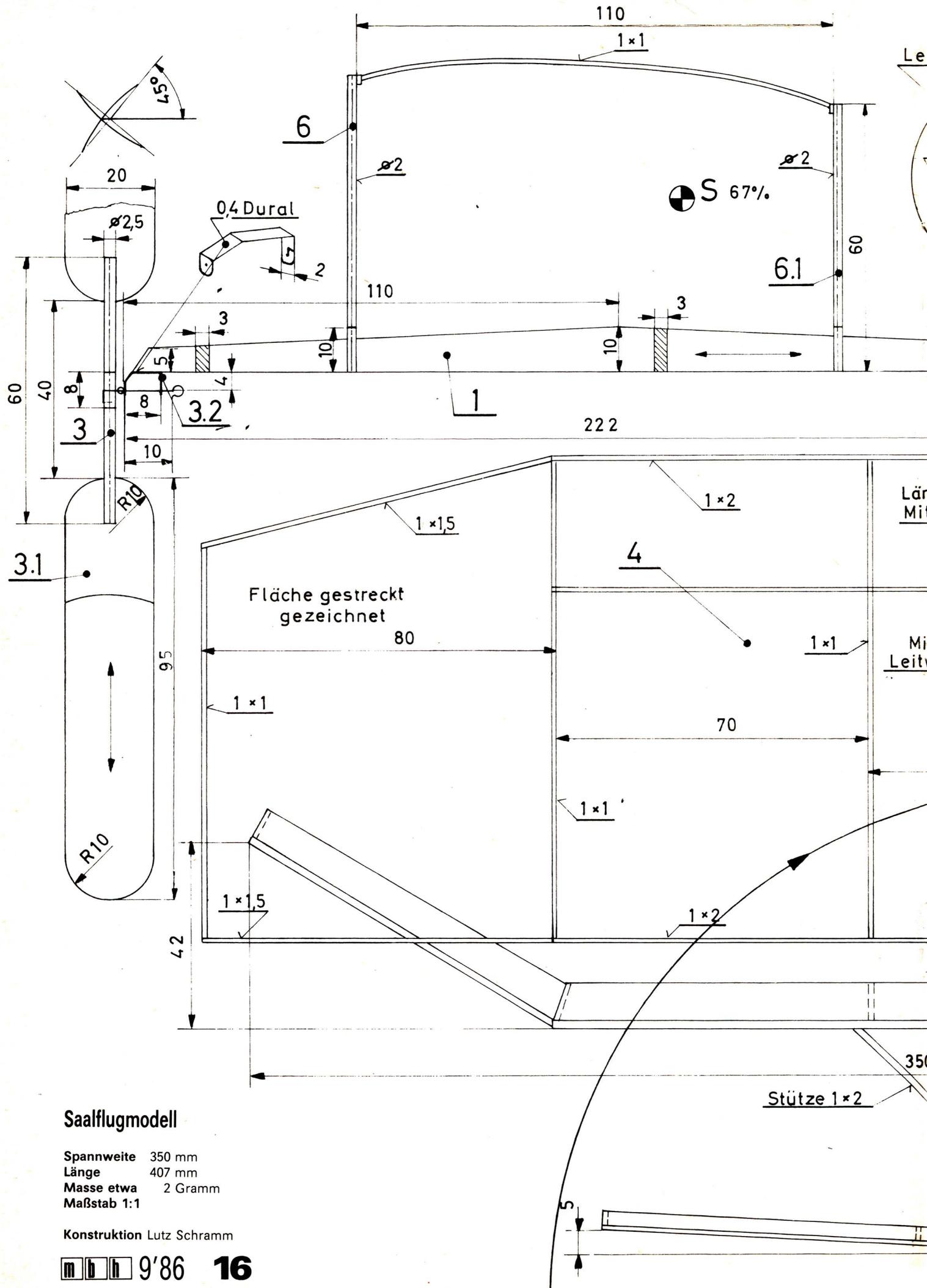
Die Luftschraube:

Das Mittelstück schneidet man aus 2,5-mm-Balsaholz (Dichte 0,09 bis 0,1) heraus. Es wird rundgeschliffen, in der Mitte leimt man eine Papierverstärkung auf (8,0 mm breit, ähnlich dem Papierröhrchen für die Flächenbefestigung). Die

Welle muß aus 0,4-mm-Stahldraht gebogen werden. Mit einer Stecknadel fixiert man den Mittelpunkt, von hinten steckt man die Welle hindurch. Vorn biegt man ein Stück rechtwinklig ab und verleimt es mit verdünntem Duosan (Leim-muffe). Die Blätter der Luftschraube schneiden wir aus 1,0-mm-Balsa (Dichte 0,07 bis 0,08). Beide Blätter legt man übereinander und verschleift sie. Dann schleift man die Blätter, die innen 0,5 mm und außen 0,3 mm dick sein müssen. Für die Aufnahme des Mittelstückes fertigt man einen Schlitz mit den Maßen 2,5 mm × 10,0 mm. Nun sollte das Profil eingewalzt werden (Bild 6). Jetzt befestigt man das Mittelstück auf der Helling (Bild 7), legt Papier auf und verleimt es. Nach einer Trockenzeit von 30 Minuten verfährt man mit der zweiten Seite der Luftschraube ebenso. (Die Laufrichtung der Luftschraube ist in Flugrichtung nach rechts gerichtet. Sie kann nicht willkürlich geändert werden. Das gesamte Modell ist danach konstruiert und abgestimmt.) Als Drucklager verwendet man eine kleine Perle. Wer die Möglichkeit hat, kann sich aus Teflon (0,1 mm bis 0,2 mm dick) einige kleine Scheiben ausschneiden. In die Mitte sticht man mit einer kleinen Nadel ein Loch. Man sollte zwei bis drei Scheiben untereinanderlegen. **Lutz Schramm**

FOTO: SCHRAMM

(FORTSETZUNG FOLGT)

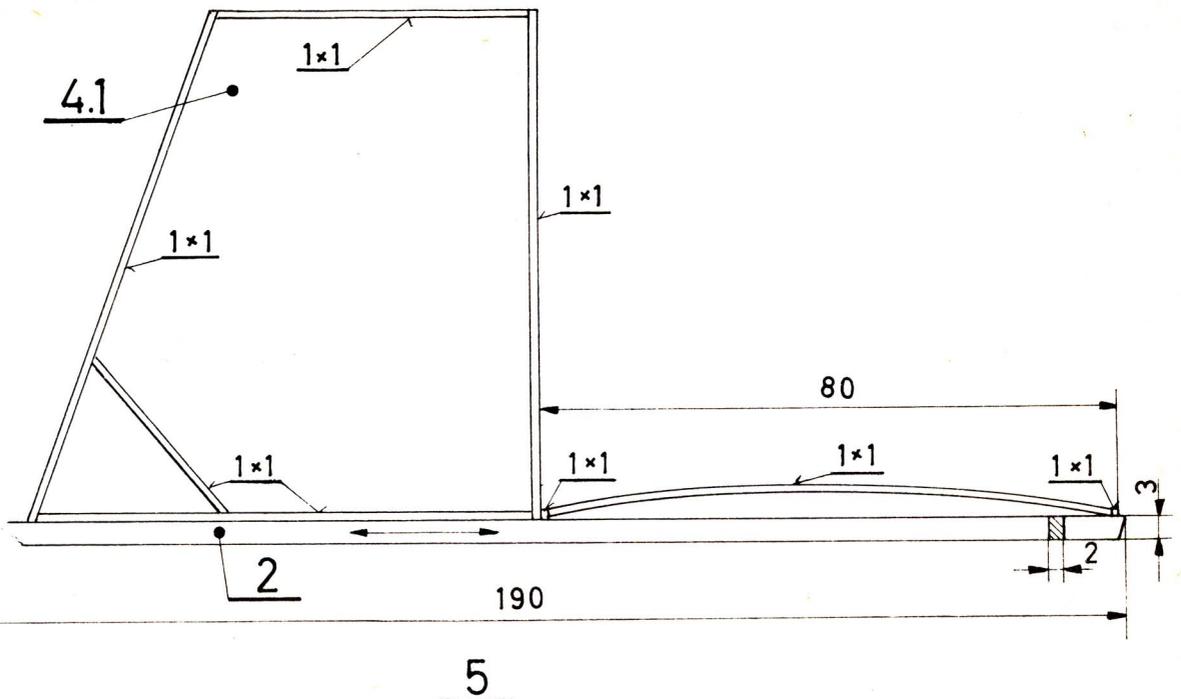
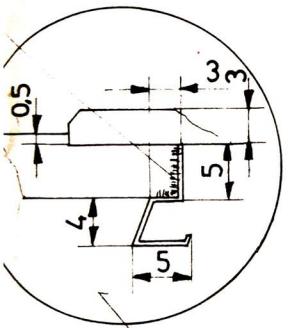


Saalflugmodell

Spannweite 350 mm
 Länge 407 mm
 Masse etwa 2 Gramm
 Maßstab 1:1

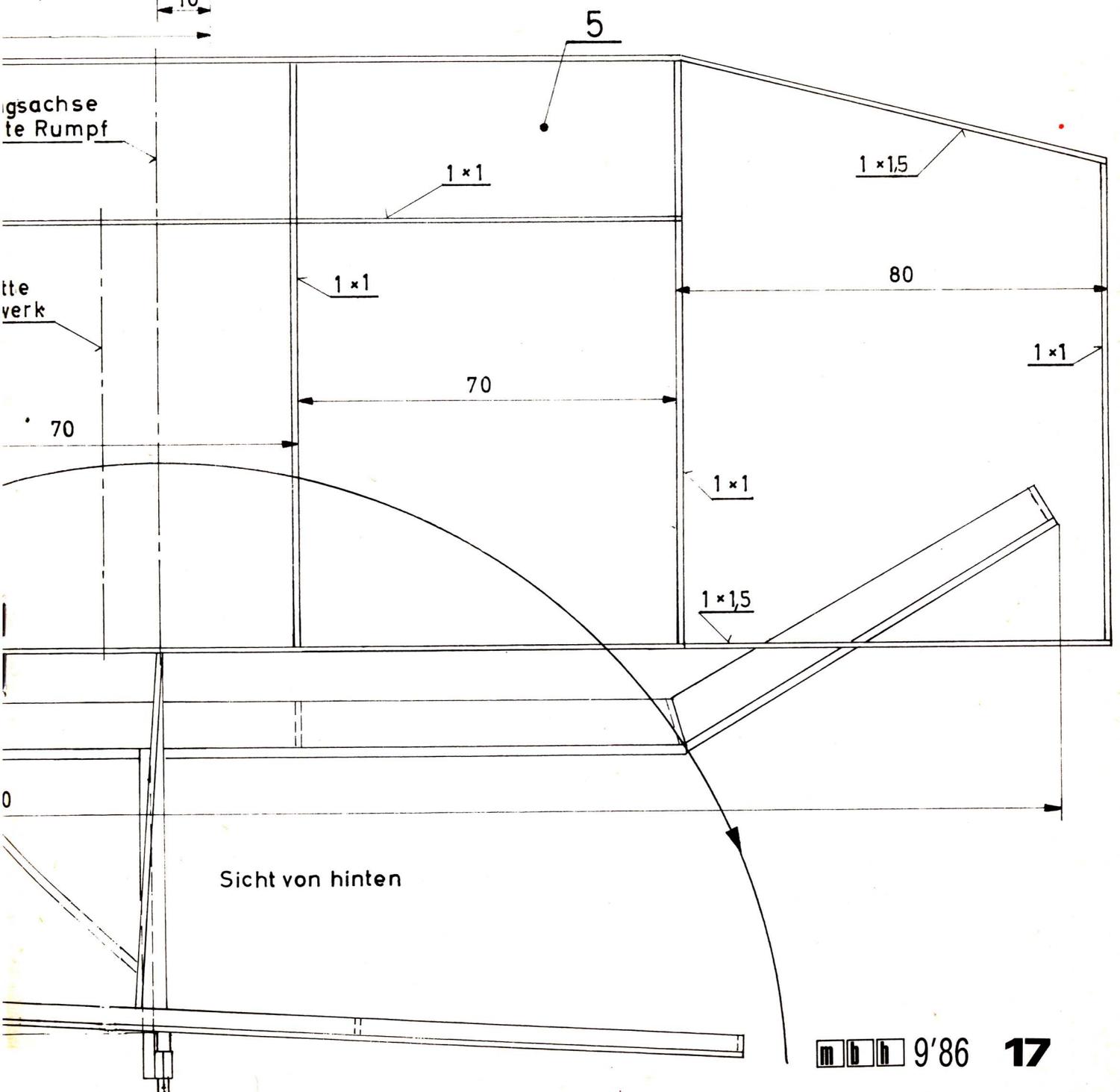
Konstruktion Lutz Schramm

mmuffe



gsachse
te Rumpf

tte
verk



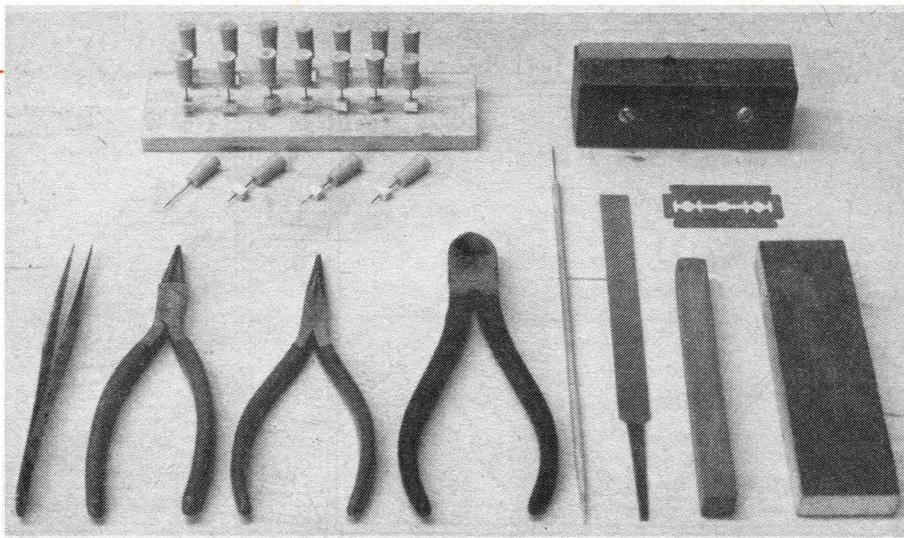


Bild 1

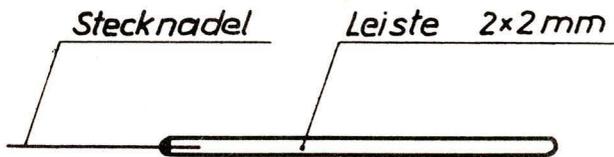


Bild 2: Leimstäbchen

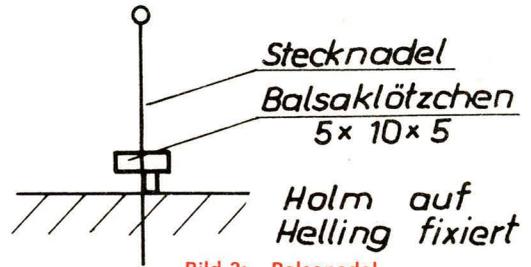


Bild 3: Balsanadel

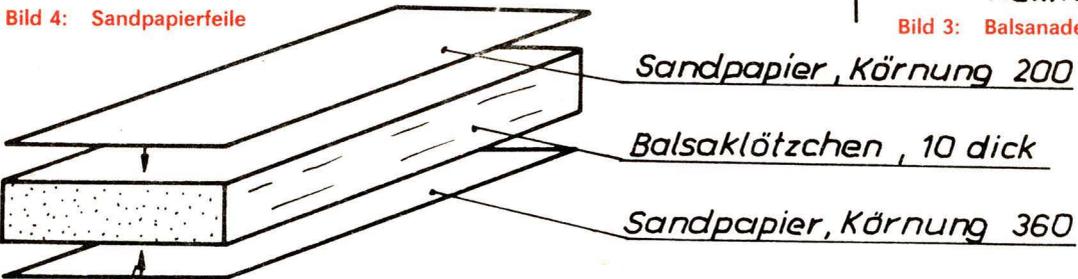


Bild 4: Sandpapierfeile



eindreihen - nach 2-3 Min. Trockenzeit unter Beibehaltung der Drehrichtung, den Draht vorsichtig herausziehen

Bild 6

Bild 5: Herstellen der Röhren

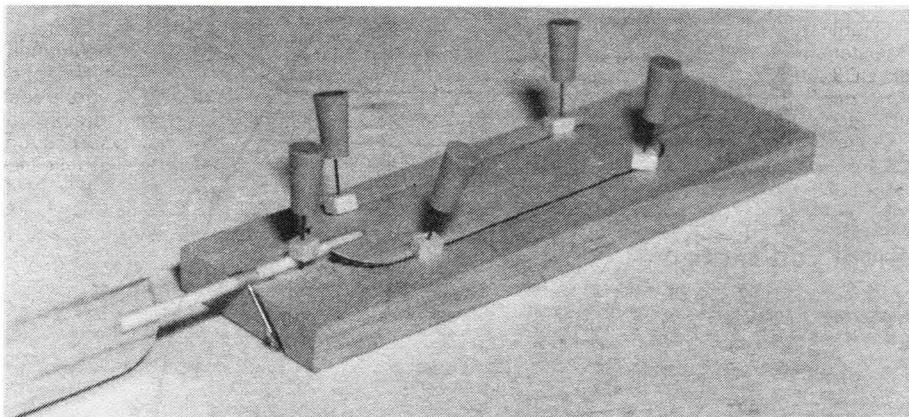


Bild 7

FOTOS: SCHRAMM

... auch nicht im GST-Flugmodell-sport der funkferngesteuerten Segelflugmodelle – oder gerade hier nicht? Das bewies jedenfalls erneut die 10. DDR-Meisterschaft der Klasse F3B in der zu diesem Zeitpunkt hitzeflimmernden Elbaue Steutz. Hier hatten nur Wettkämpfer eine Chance, deren Modelle technischen Höchststand verkörperten, den sie mit einem hohen fliegerischen Können paarten. Ein Grund dafür, daß bei dieser – ansonsten wegen der hervorragenden Gastfreundschaft der Zerbster GST-Flugmodell-sportler – so beliebten Meisterschaft statt der 42 gemeldeten Wettkämpfer nur 34 anreisten. Und darunter – sage und schreibe – zwei Junioren! Scheinbar sind die hohen Anforderungen in dieser wunderschönen Flugmodell-sportklasse für viele Kameraden so abschreckend, daß sie von vornherein auf einen sportlichen Leistungsvergleich mit Kameraden anderer

Meister fallen nicht vom Himmel ...

lie) zu bauen und diese unter reduzierten Leistungsanforderungen im Wettkampf einzusetzen (wobei hier auch alle Aufgaben der internationalen Wettkampfgeln erfüllt werden müssen). Nach Meinung Günter Flöters muß der Wettbewerb in dieser Modellsportklasse eine andere Qualität bekommen: Spitzentechnologie

berg beispielsweise sind mit Qualitätsmodellen angereist, was sich letztlich auch für die Endplatzierung auszahlt (sie erreichten die Plätze zwei bis sechs). Doch selbst sie haben noch Reserven im Training. Nach Meinung des Hauptschiedsrichters ist das eine Erfahrung, die alle Wettkampfteilnehmer von Steutz mit nach



SPITZENMODELL. Das von Gerhard Köhn in Steutz erstmalig gestartete Modell stellt eine internationale Spitzenleistung dar. Alle Modellteile wurden in Formen hergestellt

sollte Massentechnologie werden! Modellsportler wie Gerhard Köhn beweisen, daß dies möglich ist. Über diese und andere Fragen wird in absehbarer Zeit im Präsidium des Flugmodell-sportklubs beraten werden müssen und beraten werden, soviel steht fest.

Doch auch viel Erfreuliches krönte diese Meisterschaftstage. So sind die Qualität und Bauausführung der Modelle entschieden besser geworden. Die Kameraden Köhn, Volke, Hirschfelder, Sterl und Falken-

Hause nehmen mußten: noch mehr trainieren in allen drei Disziplinen dieser Wettkampfklasse!

Auffallend für den Meisterschaftsbeobachter: Hier waren Kameraden im wahrsten Sinne des Wortes am Start. Potsdamer halfen Dresdnern, Neubrandenburger Hallensern. Erfahrungen blieben nicht innerhalb von Bezirksgrenzen, sie waren Mittelpunkt langer Abendgespräche. Als ausgesprochen nützlich erwiesen sich auch die von den Zerbster

COMPUTERTECHNIK. Große Arbeitserleichterung brachte der eingesetzte Mikrocomputer mit einem speziell für die F3B-Meisterschaft erarbeiteten Programm

Bezirke verzichten. Und diese rückläufige Tendenz in der Teilnehmerzahl ist bereits seit mehreren Jahren feststellbar. Daß hier etwas getan werden muß, darüber sind sich Reiner Woelk, Generalsekretär des Präsidiums des Flugmodell-sportklubs der DDR, Wettkampfleiter Wolfgang Albert und Günter Flöter, Hauptschiedsrichter dieser Meisterschaft und Trainer der DDR-Auswahlmannschaft in der Klasse F3B, einig. Es gibt auch bereits konkrete Vorstellungen, etwa solcher Art, künftig zwei Richtungen für die F3B gelten zu lassen:

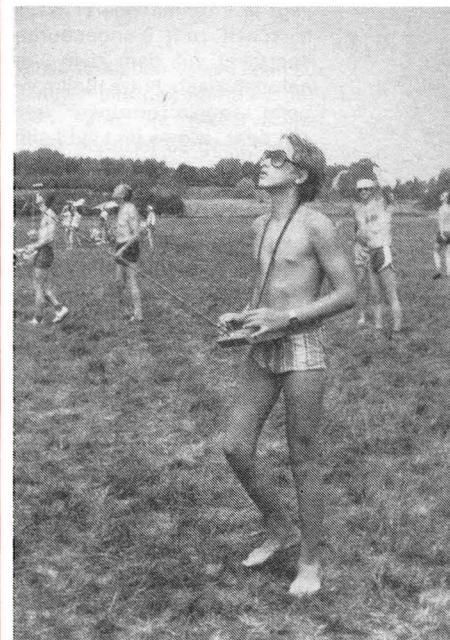
1. die international übliche Art, Modelle unter Verwendung modernster Materialien und Technologien zu konstruieren und zu fliegen sowie
2. Modelle mit herkömmlichen Materialien (wie Kiefernholz, Sperrholz, Balsa und Papierbespannung bzw. Bügelfo-



TALENT. Ralf Köhler aus Potsdam ging dieses Jahr zum ersten Mal als Senior an den Start. Er konnte sich mit seinem Wölbklappenmodell den Wunsch, unter die ersten Zehn zu gelangen, erfüllen

Kameraden verbesserte Kommunikationstechnik und der von Uwe Krohn aus Magdeburg eingesetzte Mikrocomputer mit einem speziell für die F3B-Meisterschaft erarbeiteten Programm. Nicht nur die Schiedsrichter (die es bei dieser gleißenden Sonne und den hohen Temperaturen nicht leicht hatten, das Wettkampfgeschehen zu verfolgen) hatten dadurch erhebliche Arbeitserleichterungen, auch die Wettkämpfer genossen die Vorteile dieser modernen Technik. Sie konnten nach jedem Durchgang genau ablesen, wie sich ihre Leistung in die des gesamten Teilnehmerfeldes einordnete und daraus eventuelle Schlußfolgerungen für ihren nächsten Start ziehen. Dieser Computereinsatz wird keine einmalige Sache bleiben.

Ein Lob muß zu guter Letzt auch der veranstaltenden Sektion ausgesprochen werden. Schon Wochen zuvor hatten die Zerbster Kameraden die



F3B-NACHWUCHS. Der 14-jährige Thomas Feldhahn, einer der wenigen Junioren bei der F3B-Meisterschaft

Quartiere in der romantisch gelegenen „Station Junger Naturforscher und Techniker“ vorbereitet, die Wettkampfstrecke festgelegt, Wechsel-sprech- und Signalanlage überarbeitet sowie eine spezielle Piste von 40 mal 40 m gemäht. Dabei, und auch bei der Versorgung der Wettkämpfer, unterstützten sie die Ehefrauen, der Rat der Gemeinde Steutz und die LPG(T) „Aufbau“ und trugen so wesentlich zum Gelingen der Jubiläumsmeisterschaft bei, die mit einer fünf-stündigen Dampferfahrt auf der Elbe ihren fröhlichen Abschluß fand. **Heike Stark**

FOTOS: STARK

Ein Dutzend ist voll!

12. DDR-Schülermeisterschaft in den Freiflugklassen

Sicher werden von den 105 jungen Teilnehmern nur wenige wissen, was es so mit „einem Dutzend“ als Maßeinheit auf sich hat. Für Fritze Bollmann, das bekannte Brandenburger Original um die Jahrhundertwende, war das ein üblicher Begriff für die Zahl zwölf. Warum wir in unserem Vorspann Bezug nehmen auf den legendären Barbier von Brandenburg? Der GST-Flugplatz, auf dem die Schülermeisterschaft ausgetragen wurde, liegt ja in unmittelbarer Nachbarschaft zum Brandenburger Beetzsee, auf dem dem Vernehmen nach Fritze Bollmann beim Angeln ertrunken sein soll oder, wie es im Lied heißt, „versuff“.

Doch nun zum Wettkampfschehen: Die feierliche Eröffnung fand am Ehrenmal für die im faschistischen Zuchthaus Brandenburg-Görden ermordeten Antifaschisten statt. Ernst drückte sich in den Gesichtern der Schüler aus, als das Gelübde an historischer Stätte erklang.

Am Sonntag ging es dann um die Medaillen und Plätze. Das Fluggelände Brandenburg hat eine gute Tradition im Freiflug, so daß gute Leistungen zu erwarten waren. Nur das Wetter „spielte“ nicht mit! Die heißen Tage waren vorüber, und die Wetterumstellung ließ komplizierte meteorologische Bedingungen erwarten.

Alle zugelassenen Flugzeugtypen, wie „Pionier“ und „Freundschaft“, „Falke“ und „Junior“, „Kiebitz“ und „Sputnik“, gingen an den Start. Kamerad Günter Rudowski, Wettkampfleiter der „Zwölften“, schätzt ein: „Die komplizierten Wetterbedingungen machten es den Schülern nicht leicht. Die Thermik war zwar vorhanden, aber schwer auszumachen. Bei der Modellabnahme gab es wenig Beanstandungen, die Bauausführung der Modelle kann insgesamt mit „Gut“ eingeschätzt werden. Weiterhin zeigte sich, daß die materiellen Voraussetzungen für Schülermodelle in den Bezir-

ken gut sind, was sich auch in den Leistungen der Wettkämpfer widerspiegelte. Natürlich sind die guten Ergebnisse auch Ergebnisse der verdienstvollen Arbeit unserer Übungsleiter.“

Dieses Resümee wäre nur unvollständig, würden nicht auch Mängel genannt werden, die es bei den folgenden Schülermeisterschaften auszumerzen gilt. Da ist die fehlende Breitenbasis zu nennen. Entsprechend dem gewachsenen Interesse unserer Kinder am Modellsport nimmt sich die Beteiligung im Freiflug noch recht kläglich aus. Das erfordert vor allem, mehr und qualifiziertere Übungsleiter auszubilden. Nur wer fliegt, kann die Beherrschung seines Modells erlernen; Freiflugmodelle in der Kiste fördern keine Meisterqualitäten. So ist auch die Beherrschung der komplizierten Startphase durch die Schüler zu verstehen.

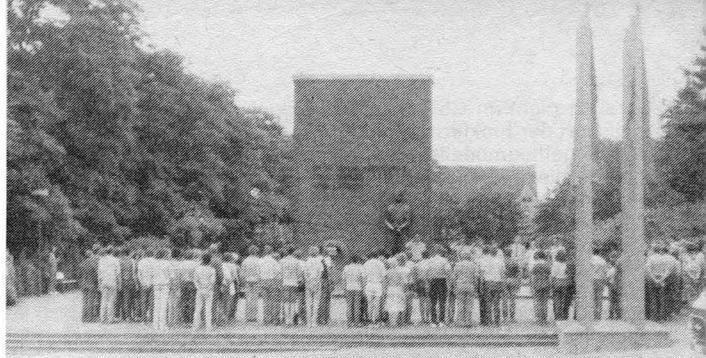
Die Organisation der diesjährigen Schülermeisterschaft entsprach den Anforderungen, die man an ein solches gesellschaftliches und pädagogisches Ereignis stellen muß. Besonderer Dank gilt den Veranstaltern für eine abschließende Fahrt mit dem Motorschiff „Aktivist“, die mit einer würdigen Siegerehrung an Bord verbunden war.

Lorbeerruhe ist GST-Modellsportlern fremd! So bereiten sich die Brandenburger bereits auf die dreizehnte Schülermeisterschaft vor, denn schon in elf Monaten wird es wieder über den Brandenburger Flugplatz schallen: „Der Nachwuchsarbeit unser ganzes Herz!“

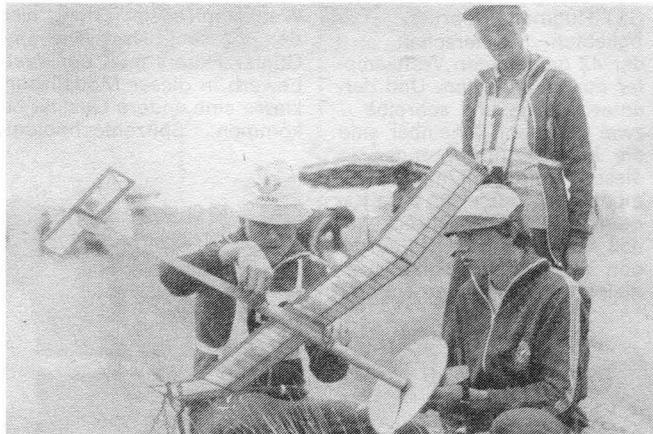
Kurt Seeger

Selbstbewußter Sieger: Silvio Riebenstahl baut schon seit fünf Jahren Flugmodelle. In der Klasse F1H errang er den Meistertitel (l.)

Doppelter Meister: Mit fünfzehn Jahren wurde Olaf Strobbe bereits zum zweiten Mal DDR-Meister in der Klasse F1C-S (r.)



Feierliche Meisterschaftseröffnung: Mit einem würdigen Zeremoniell vor dem Ehrenmal für die Opfer des Faschismus begann das Schülerchampionat



Sachkundige Vorbereitung: Konzentriert und aufmerksam beobachten Trainer und Helfer die Vorbereitungen ihres „Schützlings“ an seinem F1B-Modell

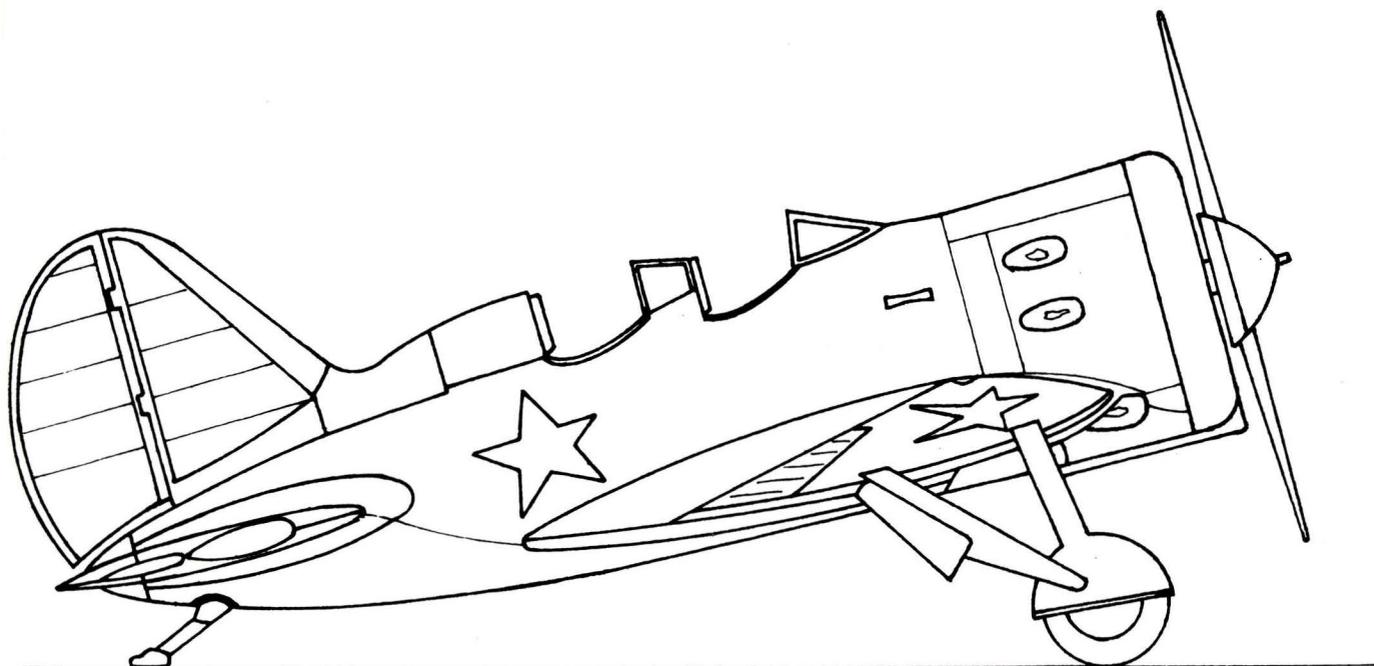


▲ Sturmzerzauste Meisterin: Die sechzehnjährige Susanne Zimmermann wartet auf einen günstigen „Thermikbart“ für ihr F1C-Modell

Aktionsreicher Start: „Und ... ab!!!“ So vermeint man den väterlichen Helfer schreien zu hören, während das Modell gegen den Wind steigt ▶



FOTOS: SEEGER



Umbau I-16 Typ 24 in UTI-4

In mbh 6'86 stellten wir interessierten Flugmodell-sportlern den Jagdeinsitzer Polikarpow I-16 vor. Heute möchten wir Ratschläge zum Bau oder Umbau für die zweiseitige Trainerversion vermitteln.

Mit Vorliegen des sowjetischen Plastmodell-Bausatzes der I-16 ist es möglich, die Jägerversion I-16 Typ 24 im Modell nachzubauen. Da für den Modellbauer die Umbauten auf der Grundlage der handelsüblichen Bausätze von besonderem Reiz sind, sollen im folgenden einige Hinweise für den Bau der Trainerversion UTI-4 gegeben werden. Zunächst jedoch einige Bemerkungen zur Geschichte des großen Vorbildes: Die Grundausbildung der Jägerpiloten zu Beginn der dreißiger Jahre erfolgte in der Sowjetunion – wie in den anderen luftfahrt-treibenden Ländern auch – zu meist auf recht langsamen Schulmaschinen. Für die Flugschüler war der Umstieg auf die schnelleren Jagdmaschinen mit Problemen verbunden. Das wurde besonders deutlich, als die I-16 Typ 4 in 400 Exemplaren zum Einsatz gelangte. Im Konstruktionsbüro Polikarpows fand man deshalb eine Lösung, die eine Tradition im sowjetischen Flugzeugbau begründen sollte: Man leitete aus dem Jagdeinsitzer eine zweiseitige Trainervariante ab, die eine typgerechte Umschulung der Einsatzpiloten erlaubte. Die Methode, aus Einsatzflugzeu-

gen spezielle Trainer zu entwickeln, wurde beim Jäger I-16 Typ 4 erstmalig praktiziert. Das Ergebnis war der dopsitzige Typ UTI-2 (UTI für Utschebno Trenirowotschny Istrebitel – Schul- und Trainingsjagdflugzeug), der mit dem Motor M-22 (352 kW) ausgerüstet war. Aus dem leistungsstärkeren Jagdflugzeug I-16 Typ 5 wurde im Jahre 1937 die Trainerversion UTI-4 (I-16 Typ 15) entwickelt. Sie besaß den Motor M-25 (522 kW) und ist in rund 1650 Exemplaren gefertigt worden. Beim Trainer UTI-4 blieben die geometrischen Abmessungen der Jägerversion erhalten. Man veränderte lediglich den Rumpf, um Flugschüler und Instrukteur in zwei getrennten, hintereinander angeordneten Kabinen unterbringen zu können. Auf Grund des Platzbedarfs für den zweiten Cockpitraum entfiel die Bewaffnung.

Der Umbau des Trainers UTI-4 aus dem Bausatz des Jagdflugzeuges I-16 Typ 24 ist relativ einfach auszuführen. Am aufwendigsten sind nicht die eigentlichen Änderungen des Grundmodells, sondern die notwendigen Anpaßarbeiten, besonders an den Flügelwurzeln, wo mit viel Spachtelmasse (z. B. Alkydharz-Ziehspachtel) und Schleifarbeit saubere Übergänge zum Rumpf zu schaffen sind. Vor dem Zusammenbau der Rumpfhälften muß die Öffnung für den zweiten Cockpitraum ausgesägt werden. Am sinnvollsten ist es,

eine Öffnung von der Vorderkante des vorderen Besatzungsraumes bis zur Hinterkante des hinteren durchgehend auszusparen und danach ein selbst hergestelltes Plastteil als Mittelstück zwischen beide Besatzungsräume einzupassen. Nach dem Zusammenkleben der Rumpfhälften müssen die Ausschnittkonturen für die Besatzungsräume noch etwas ausgearbeitet werden, wobei die Skizze zu Hilfe genommen werden kann. Aus Plastmaterial müssen Armaturentafeln selbst gefertigt werden, da sie im Bausatz nicht vorgesehen sind. Ebenfalls im Eigenbau sollte eine Platte als Kabinenboden von unten in den Rumpf eingesetzt werden. Ist ein Kabinenboden vorhanden, können Steuerknüppel (Selbstanfertigung aus gezogenen Gußstäben) in jedem Cockpitraum stumpf auf den Boden aufgeklebt werden. Auf dem Boden können auch die Sitze, von denen einer dem Bausatz beiliegt, der zweite nach dem Vorbild des ersten selbst hergestellt werden muß, aufgeklebt werden.

Vor dem Zusammenbau der Flügel sollten Radkästen gefertigt werden. Hierfür sind gelasene oder tiefgezogene Tablettenverpackungen geeignet. Diese muß man entsprechend der Größe der Ausschnittsöffnung in den Flügelunterseiten auswählen und so anpassen (vor dem Ankleben probeweise montieren!), daß sich die Flügelhälften noch auf-

einanderkleben lassen. Beim Zusammenbau des Rumpfvorderteils kann die Motorverkleidung geöffnet dargestellt werden, da sie dem Bausatz als Einzelteil beiliegt. Bei der stark vereinfachten Modellierung des Motors ist es kein Nachteil, die Verkleidung geschlossen darzustellen. Dabei ist jedoch vor allem Anpaß- und Spachtelarbeit notwendig.

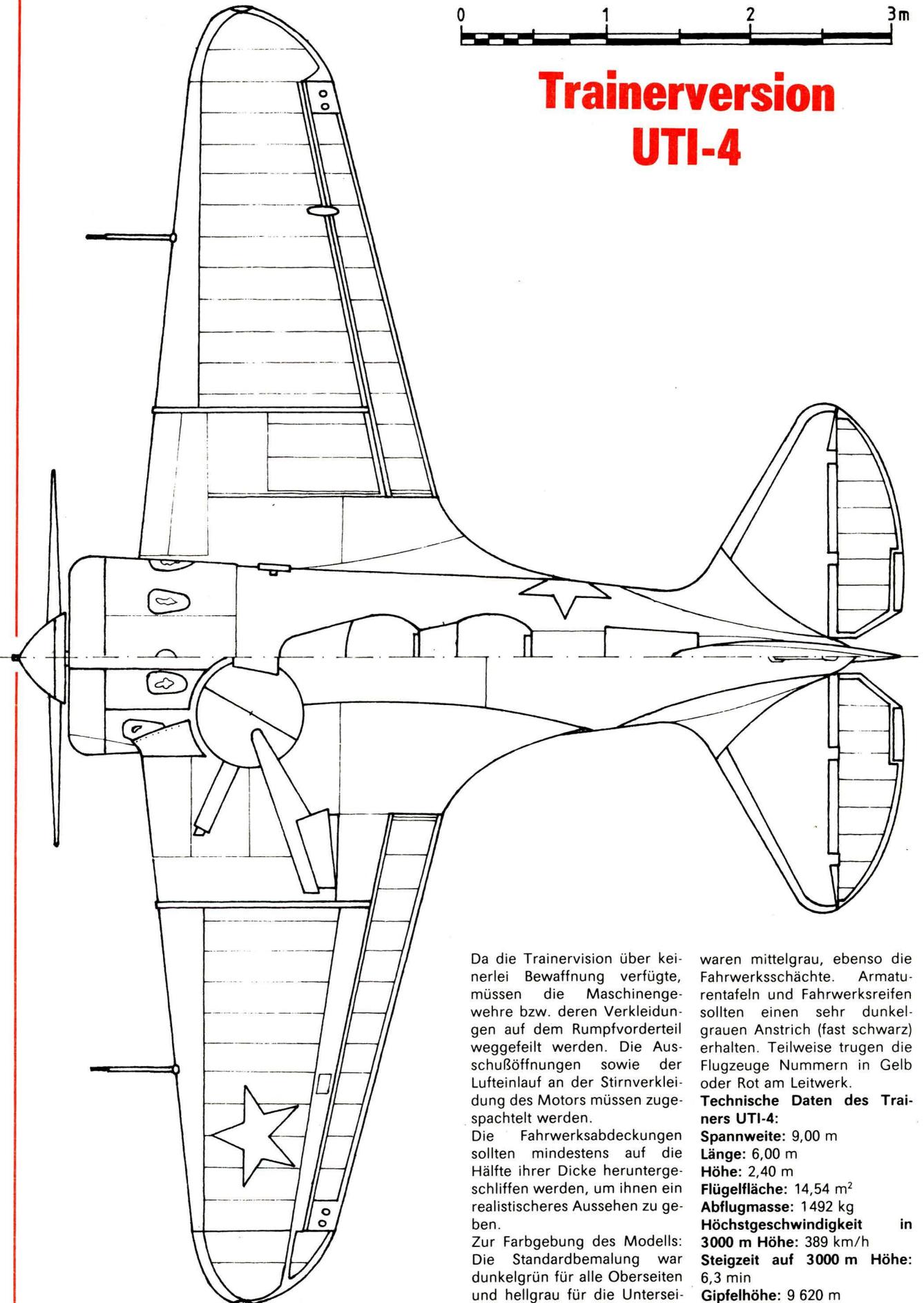
Eine Verfeinerung des Motorbereichs kann erreicht werden, wenn man die Auspuffrohre nachbildet. Dazu ist es notwendig, in die Vertiefungen der Motorverkleidung, die am Modell die Auspufföffnungen imitieren sollen, Löcher zu bohren und diese zurechtgeschnittenen Rohrstücke (Trinkröhrchen aus Plast, die nach Erwärmung auf den gewünschten Durchmesser gezogen werden) einzukleben.

Die Kabinenverglasungen lassen sich einfach herstellen. Klarsichtfoliestücke werden in heißem Wasser oder im Grillgerät erhitzt und seitlich über die Spitze eines Holzbleistiftes gezogen. Nach einigen Versuchen wird es auch dem weniger geübten Modellbauer gelingen, aus den verformten Foliestücken geeignete Kabinenteile herauszuschneiden. Größe und Lage der Cockpitverglasungen können der Maßskizze entnommen werden.





Trainerversion UTI-4



Zeichnung: Wolfgang Tamme

Da die Trainerversion über keinerlei Bewaffnung verfügte, müssen die Maschinengewehre bzw. deren Verkleidungen auf dem Rumpfvorderteil weggefeilt werden. Die Ausschußöffnungen sowie der Lufteinlauf an der Stirnverkleidung des Motors müssen zugespachtelt werden.

Die Fahrwerksabdeckungen sollten mindestens auf die Hälfte ihrer Dicke heruntergeschliffen werden, um ihnen ein realistischeres Aussehen zu geben.

Zur Farbgebung des Modells: Die Standardbemalung war dunkelgrün für alle Oberseiten und hellgrau für die Unterseiten. Die Cockpitinnenseiten

waren mittelgrau, ebenso die Fahrwerksschächte. Armaturentafeln und Fahrwerksreifen sollten einen sehr dunkelgrauen Anstrich (fast schwarz) erhalten. Teilweise trugen die Flugzeuge Nummern in Gelb oder Rot am Leitwerk.

Technische Daten des Trainers UTI-4:

Spannweite: 9,00 m

Länge: 6,00 m

Höhe: 2,40 m

Flügelfläche: 14,54 m²

Abflugmasse: 1492 kg

Höchstgeschwindigkeit in

3000 m Höhe: 389 km/h

Steigzeit auf 3000 m Höhe: 6,3 min

Gipfelhöhe: 9 620 m

Wolfgang Tamme

mbh-Klebstofffibel (1)

Erzeugnis
Epsol SP2
Hersteller
VEB Asol-Chemie Berlin
Anwendungsgebiet
Klebspachtel für Metalle, speziell Stahl- und Alulegierungen, keramische Werkstoffe. Reparaturspachtel für Duroplast- und Blechkarosserien.
Eigenschaften des Klebers
Lösungsmittelfreier Zweikomponenten-Klebspachtel auf Basis kalthärtender Epoxidharze. Nach dem Mischen Härten der Komponenten zu unlöslichem duroplastischem, mechanisch bearbeitbarem Formstoff mit guter Schleiffähigkeit. Farbe: grau-beiges Harz.
Lieferform
Pappdose 5000 g und Plastikflasche 250 ml Härter.
Lagerung
Haltbarkeit bei 0–20°C verschlossen bis 6 Monate.
Verarbeitungsbedingungen
Mischungsverhältnis: Teil A : Dipropylentriamin = 100 : 5. Mischtoleranz: ±5%. Verbrauchsdauer: 100 g – Ansatz = 60 min bei 20°C. Härtezeit: Montagefestigkeit 24 h bei 20°C; 2 h bei 90°C. Endfestigkeit: 7 Tage bei 20°C.

mbh-Klebstofffibel (3)

Erzeugnis
Plastifix
Hersteller
Asol-Chemie Berlin
Anwendungsgebiet
Fügeteilkombination Polystyrol-Polystyrol speziell im Plastmodellbau. Nicht anwendbar für die Befestigung von Klarsichtteilen (Klarsichtfolien). Auch geeignet für Vakuum-Plastmodelle (Tiefziehmodelle) mit einigen Ausnahmen. (z. B. Tondava-Bausätze aus der ČSSR).
Eigenschaften des Klebers
Transparenter, niedrigviskoser Kleblack auf Polystyrolbasis. Gutes Anlösevermögen.
Lieferform
Tuben zu 8,5 cm³ und zu 40 cm³
Lagerung
Bei kühler und trockener Lagerung in verschlossenen Tuben etwa 1 Jahr.
Verarbeitungsbedingungen
Trocken und saubere Klebflächen. Kleber bei Umgebungstemperatur von mindestens 10°C auf beide Klebflächen dünn und gefühlvoll auftragen. Nach einer offenen Wartezeit von maximal 2 min. Fügeteile unter leichtem

mbh-Klebstofffibel (2)

Erzeugnis
Epsol EP 11
Hersteller
VEB Asol-Chemie Berlin
Anwendungsgebiet
Fugentürendes Kleben von Metallen (Stahl- und Alulegierungen), thermoplastischen Schaumstoffen, Duroplasten, Porzellan, Keramik, Holz und Hartgewebe, auch Glas mit Polystyrolhartschaum. Speziell als Montageklebstoff für Bastler. Für Kleinreparaturen geeignet.
Eigenschaften des Klebers
Hochviskoser, lösungsmittelfreier, füllstoffhaltiger Zweikomponentenklebstoff auf Basis Epoxidharz. Aushärtung zu duroplastischem, mechanisch bearbeitbarem Formstoff. Farbton: Teil A: opak, Teil B: cremeweiß.
Dichte: etwa 1,6 g/cm³. Temp.-Beständigkeit: 25°C.
Lieferform
Tuben zu je 30 g. Blechdosen zu 0,25 kg.
Lagerung
In gut verschlossenen Behältnissen bei 0–20°C 6 Monate.

mbh-Klebstofffibel (4)

Erzeugnis
Chemikal Klebstoff
Hersteller
VEB Schuhchemie Erfurt
Anwendungsgebiet
Kontaktklebstoff zum Kleben von Gummi, Leder, Kunstleder, Textilien untereinander sowie mit Plast, Holz und Metall. Speziell für den Bastlerbedarf, für Haushalt und Gewerbe.
Eigenschaften des Klebers
Streichfähiger Kleblack auf Basis Chloroprenkautschuk (CR) mit hoher Anstrichfestigkeit. Der Lösungsmitteltrockene Klebfilm hat gegenüber Salzlauge Klebstoff eine etwas geringere Festigkeit. Alterungs- und Wasserbeständig. Bei 60–70°C wärmeaktivierbar. Dichte: 0,9 g/cm³. Offene Wartezeit bei Kontaktklebung mindestens 15–20 min. Anpreßdruck: kurzzeitiger Kontakt-
druck.
Lieferform
Tuben zu 30 g
Lagerung
Bei Temperatur von 15°C bis 6 Monate haltbar.

<p>Verarbeitungsbedingungen</p> <p>Saubere, aufgeraute Klebflächen gleichmäßig einstreichen. Nach 10–20 min Trocknungszeit zusammenfügen mit kurzem Kontaktdruck. Druckhöhe entscheidend vor Preßdauer. Einmaliger Einstrich reicht im allgemeinen aus für hohe Klebfestigkeit. Bei saugfähigem Material ist zweimaliger Einstrich ratsam.</p> <p>Arbeitsschutz</p> <p>Gefahrenklasse A I. Hautkontakt vermeiden.</p> <p>Ökon. Angaben</p> <p>Preis: 0,65 M/Tube</p>		<p>Verarbeitungsbedingungen</p> <p>Trockene, staub- und fettfreie Oberflächen. Farbanstriche beseitigen. Oberflächengrobentfetten mit org. Lösungsmittel, danach Feinentfetten, dann Schleifen oder Strahlen. Teile A und B im Verhältnis 1:1 intensiv mischen in Gefäßen aus PVC oder Gummi. Reifezeit: 10 min. Gebrauchsdauer für 60 g Klebstoffansatz bei Raumtemperatur 45 min. Gebrauchsdauer sinkt mit steigender Ansatzgröße. Lösungsmittelverdünnung nicht möglich. Dünne Klebstoffschicht anstreben. Fügeleitverbund mittels Kontaktdruck sofort nach dem Auftragen. Härtezeitverkürzung möglich durch Temp.-Erhöhung, z. B. bei 90°C auf 2 h. Ansonsten 24 h bei 20°C. Festigkeitserhöhung durch zweistündiges Nachhärten bei 90°C möglich. Dauertemp.-Beständigkeit der Klebung max. 70°C. Bei korrosionsgefährdeten Fügeleiten Klebung nach Aushärtung mit Schutzanstrich versehen. Klebfilm nicht brennbar. Gehärteter Klebstoff physiologisch unbedenklich.</p> <p>Arbeitsschutz</p> <p>Dermatosengefahr bei direktem Hautkontakt. Hautschutzsalbe verwenden. Hautverschmutzungen sofort mit warmem Wasser und Seife entfernen.</p> <p>Ökon. Angaben</p> <p>Verbrauch: 250–400 g/m²</p> <p>Preis: 5,15 M/Haushaltspackung</p>	
<p>Verarbeitungsbedingungen</p> <p>Kontaktdruck verbinden. Klebfestigkeit bei Raumtemperatur nach 24 h. Bereits nach 60 min hohe Anfangsfestigkeit. Reinigungsmittel: Aceton. Durch eine Mischung von reichlich Kleber und feingeschnittenen Polystyrolabfällen läßt sich günstig eine gute Spachtelmasse für den Plastmodellbau herstellen. Das Auflösen von mit Plastikfix verschweißten Fugen ist durch längere Lagerung der Fügeleite in Brennstoffigkeit/blau möglich (Modellde-montage). Temperaturbeständigkeit nach Polystyrolart 70–80°C. Chemisch beständig gegenüber Wasser, verdünnten Säuren, Laugen, unbeständig gegenüber organischen Lösungsmitteln.</p> <p>Arbeitsschutz</p> <p>Mäßig bzw. wenig gesundheitsschädigende Lösungsmittel.</p> <p>Ökon. Angaben</p> <p>Verbrauch: 200–300 g/m²</p> <p>Preis: 40-cm³-TUBE: 1,00 M/St.; 8,5-cm³-TUBE: 0,40 M/St.</p>		<p>Verarbeitungsbedingungen</p> <p>Härteindruck: Kontaktdruck. Relative Luftfeuchte: max. 70%. Temp.-Beständigkeit der Klebverbindung: 60°C. Intensiv mischen. Ansatzgröße max. 5 kg. Klebflächen trocknen, staub- und fettfrei. Farbanstrich entfernen. Oberflächen der Fügeleite säubern, grob- und feinentfetten, schleifen, strahlen. Auf beide Klebflächen auftragen. Kontaktdruck, so daß überflüssiger Klebstoff aus der Fuge quillt. Festigkeitserhöhung durch zweiständiges Nachhärten bei 90°C. Arbeitsgeräte sofort reinigen. Nach 20 h bei 20°C kann mechanisch bearbeitet werden.</p> <p>Arbeitsschutz</p> <p>Gefahrenklasse Teil A: keine. Teil B: B III. Hautkontakt vermeiden. Hautschutzsalbe verwenden. Beim Mischen möglichst Schutzbrille tragen. Ge-langt Härter ins Auge, Arzt aufsuchen.</p> <p>Ökon. Angaben</p> <p>Verbrauch: bei 1 mm Schichtdicke: 1,5 kg/m².</p> <p>Preis: Epasol SP2: 91,10 M/5-kg-Abfüllung</p> <p>Dipropylentamin: 7,80 M/250-g-Abfüllung.</p>	

Elektronisch gesteuerter Glockenanschläger

Auf manchen Schiffen werden Glocken als Signalgeber verwendet. Der kurze, helle Klang durchdringt auch stärkere Umweltgeräusche wie den Maschinenlärm oder Sturm und ist dadurch weithin hörbar.

Das Klangspektrum eines Glockentones ist aber kompliziert und deshalb nur mit erheblichem Aufwand elektronisch nachzubilden. Aus diesem Grund kommt auch bei Schiffsmodellen die mechanische Glocke zum Einsatz. Da die kleinen Glockengehäuse, etwa von Haustürklingeln, nur eine kurze Ausschwingzeit besitzen, muß die Anschlagzeit des Klöppels ebenfalls sehr kurz und kräftig sein. Andernfalls bedämpft der Klöppel das Gehäuse und es entsteht nicht der gewünschte ausklingende Ton. Mit einem normalen Fernlenkimpuls (Ein-Aus-Signal) kann diese Forderung kaum erfüllt werden, so daß hierzu eine mechanische Klöppelschlagvorrichtung mit Getriebemotor, etwa nach dem Glockenspieluhrprinzip, erforderlich wäre.

Der hier beschriebene Generator zur Steuerung des elektrischen Anschlages gibt zwei kurz aufeinanderfolgende Impulse von etwa 50 ms Länge in einem Wiederholabstand von etwa 1 s an die Magnetspule der Glocke ab. Selbstverständlich sind auch andere Anschlagfolgen denkbar. Der elektronische Aufwand und die Notwendigkeit setzt hier jedoch Grenzen der Realisierung.

Bei der Montage der Glocke ist darauf zu achten, daß der Schall möglichst ungehindert aus dem Schiffskörper beziehungsweise den Aufbauten austreten kann. Andernfalls werden die Klanganteile der Oberwellen des Glockentones stark gedämpft und der gewünschte typische Glockenklang wäre nicht hörbar. Außerdem ist die Gesamtlautstärke – physikalisch bedingt durch das kleine Glockengehäuse – sowieso schon gering. Als Glocken mit Magnetspulen eignen sich solche von Haustürklingeln verschiedener Bauart. Der Klöppel muß in jedem Fall so nachgebogen werden,

daß er bei Magnetanzug gerade noch die Glockenschale berührt. Wichtig ist, daß der Klöppel kräftig angezogen wird und sofort wieder abfällt. Hier führen nur Versuche zum Ziel. Es ist unkritisch, wenn man eine 6-Volt-Glockenspule mit einer Spannung von 12 Volt betreibt, da die Spule nur mit sehr kurzen Stromimpulsen belastet wird. Der Spule ist aber in jedem Fall eine Diode mit rund 100 V Sperrspannung parallel zu schalten, um die Induktionsspannung abzuschwächen. Die Funktionsweise der Schaltung in Bild 1 soll abschließend erläutert werden, da es sich um eine digitale Impulsbereitstellung handelt. Ein Taktgenerator, gebildet aus G1 und G2, erzeugt bei einer Frequenz von etwa 4 Hz ständig Rechteckimpulse, die dem Tor, dargestellt von Gatter 3, zugeführt werden. Dieses Tor ist aber bei offener Steuerleitung St geschlossen. Wird die Steuerleitung auf + (H-Signal) gelegt, öffnet das Tor und die Impulse der Generatorfrequenz gelangen zu einem zweistufigen Teiler mit dem IS2, dessen Ausgang der letzten Stufe zum Gatter 4 geführt wird. Aufgabe des Teilers ist es, in Verbindung mit G4 aus der Generatorfrequenz jeden 3. und 4. Impuls zu sperren. Gleichzeitig bewirkt das RC-Glied in Verbindung mit G4 als Halbmonoflop eine Reduzierung der Impulsbreite der Generatorfrequenz. Am Ausgang von G4 stehen somit 2 gekürzte negative Impulse zur Verfügung. Dieser beschriebene Ablauf läßt sich mit Hilfe der Meßpunkte nach Bild 2 verfolgen. Die negativen Doppelimpulse werden schließlich einem Gleichstromverstärker mit VT1 und VT2 zugeführt, der die erforderlichen Stromimpulse für die Glockenmagnetspule liefert. Im Ruhezustand beträgt die Stromaufnahme der Baugruppe etwa 0,8 mA bei $U_B = 12\text{ V}$. **Gerhard Scherrek**

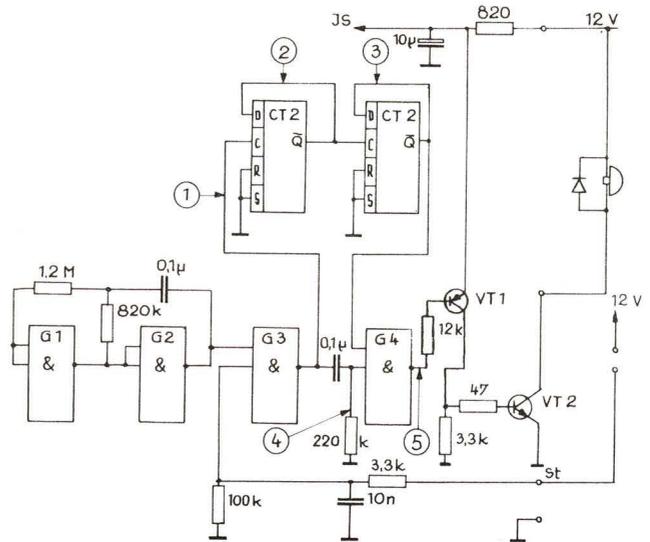


Bild 1: Schaltung des Glockenschlaggenerators
Bild 2: Impulsfolgen an den Meßpunkten in Bild 1

IS₁ = G1 bis G4: V4011
 IS₂ = DFF: V4013
 VT1 = Si-npn-Transistor
 VT2 = SF123 o. ä.

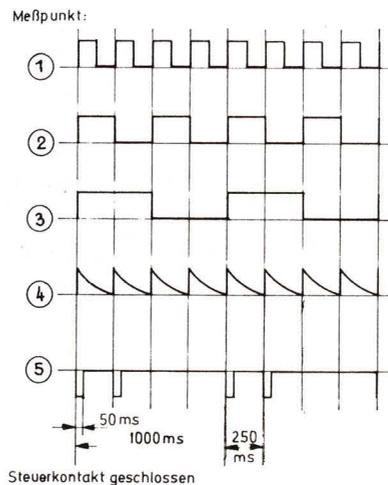


Bild 3

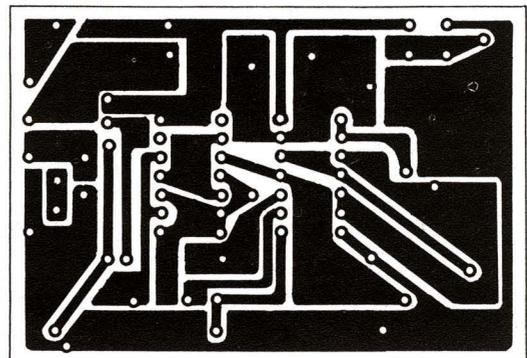


Bild 4

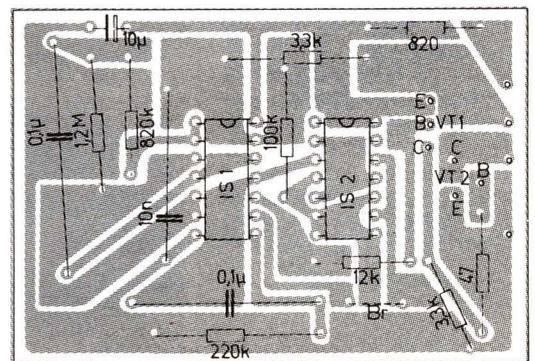


Bild 3: Leiterplatte des Generators

Bild 4: Bestückungsplan

Bis auf einen leichten Seitenwind herrschten gute Wetterbedingungen beim Havelland-Pokalwettkampf. Trotzdem gab es unter den Hubschraubern der Klasse F3C bedauerlicherweise viele Verluste durch Absturz. Oft waren es kleine Ursachen, die dazu führten. So auch bei Hans Schmidt aus Neubrandenburg, für den ein Krümel Schmutz im Kraftstoff das „Aus“ während des Fluges bedeutete. Sieger in der F3C wurde Günter Gabriel aus Magdeburg. Auf den Plätzen folgten die Kameraden Klaus Schlagk (Neubrandenburg) und Bernd Schmiedel (Cottbus).

Bei den vorbildgetreuen Modellen der Klasse F4C-V gab es einige Neuheiten gegenüber dem Vorjahr. Werner Vierke aus Magdeburg stellte eine attraktive An-28 der Aeroflot vor, die mit zwei 6,5-cm³-MVVS-Motoren angetrieben wurde. Im Wettkampf brachte er dieses Modell noch sicher zur Landung, nachdem ein Motor ausgefallen war. Beim anschließenden Schaufliegen passierte ihm das gleiche Malheur, diesmal stürzte das Modell ab.

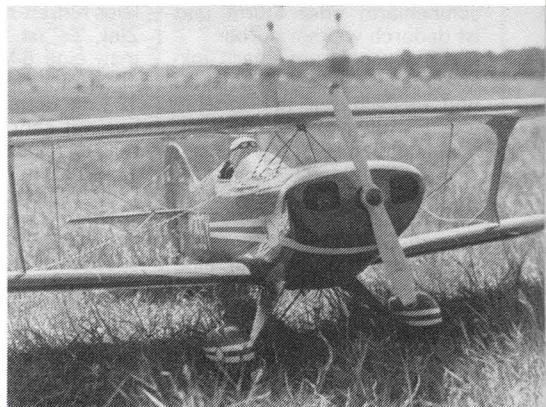
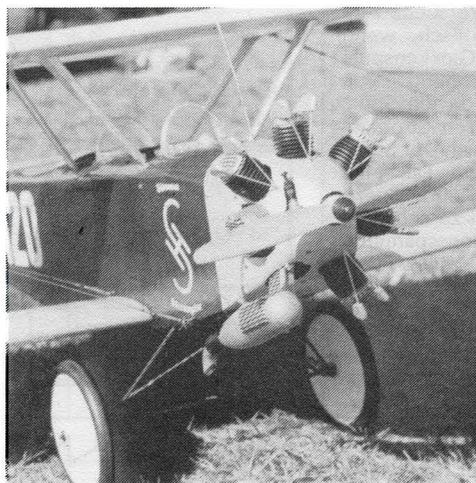
Eine I-16, ein sowjetischer Jäger aus dem Großen Vaterländischen Krieg, zeigte der Berliner Wolfgang Schmidtke. Auch Jürgen Kramer aus dem Bezirk Schwerin präsentierte eine Neuheit: eine exzellent gebaute Kunstflugmaschine vom Typ „Super Fly“. Drei „Albatros“-Strahltrainer, die unter verschiedenen Landeskennern starteten und damit farblich verschieden waren, bestachen durch ihr realistisches Flugbild. Bei der „Pitts Special“ war es auch der Viertaktmotor, der viele begeisterte, wenn das Modell in die Luft stieg. Die Geräuschkulisse ist fast so wie beim Original.

Fast alle Modelle hatten einen selbstentwickelten Bauplan zur Grundlage, ein Umstand, der das hohe Niveau unseres GST-Modellsports erkennen ließ. Die Punktabstände nach der Bauprüfung waren bei den ersten zehn Startern sehr gering. Sieger wurde letztendlich Werner Pieske, der für Berlin startete. Die Z-226 „Trenner“ des Zweitplatzierten Burkhard Dotzauer (Leipzig) wurde gerade in modellbau heute vorgestellt. Den 3. Platz belegte Wolfgang Groß (Karl-Marx-Stadt).

Havelberg: Neues bei den Vorbildgetreuen



Passend zum Oldtimer „Flamingo“: der Fliegerdreß beim Schaufliegen

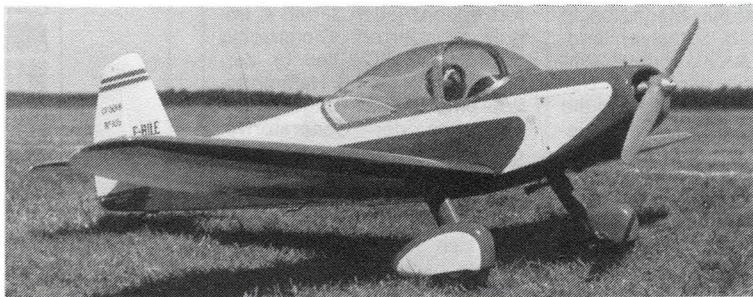


Eine Pitts Special mit Viertakter und Luftschraube 28 x 20

Eine sauber gebaute Zlin-142



Mit diesem Modell belegte Wolfgang Groß aus Karl-Marx-Stadt den 3. Platz



FOTOS: WIEGMANN

Eine „Cessna“ 177 Cardinal

Manfred Wiegmann

Eibau:

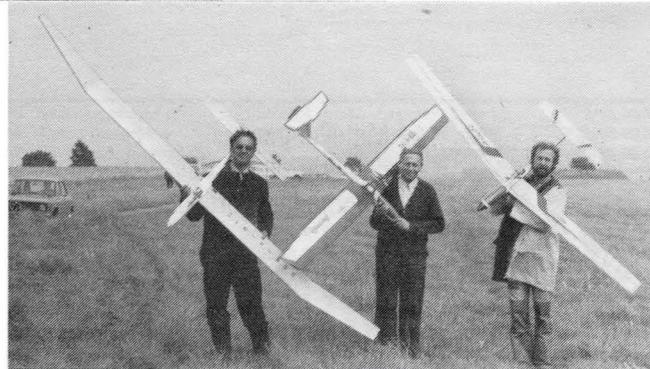
Spreequellpokal bleibt in Dresden

30 Teilnehmer aus sechs Bezirken unserer Republik folgten der Einladung zum Spreequellpokal. Die für diese Jahreszeit zu kalten Temperaturen und starken Windböen hatten keinen Einfluß auf den Kampfgeist der GST-Modellflugsportler. An drei Start- und Landestellen wurden die funkferngesteuerten Motorsegler auf die Reise geschickt. Die Höchstpunktzahl bei zwei gewerteten Durchgängen war 800. Wer sich die Wettkampfergebnisse anschaut, wird feststellen, daß nicht nur Können ausschlaggebend ist, sondern manchmal auch eine Portion Glück dazu gehört, vor allem, wenn das Wetter nicht günstig ist. Auch erfolgsverwöhnte Piloten dieser Klasse wie Kamerad Kupper, die beiden Brüder Gansler, die Kameraden Kajewski oder Dittbrenner, der mit 752 Punkten einen 2. Platz belegte, mußten sich mit einer kleineren Punktzahl zufriedengeben. Bemerkenswert ist, daß der Sieger dieses Pokalfliegens, Siegfried Gärtner, seinen Flug mit einem 1,8-cm³-Motor, Profil Eppler 387, und ohne Drucktank absolvierte. Siegfried Gärtner errang im ersten Durchgang 354 Punkte, im zweiten 394, da der Landepunkt und die Zeit gut erreicht wurden, im dritten Durchgang 370 Punkte. Nur ein Pilot erkämpfte sich die Höchstpunktzahl einmal: Kurt Dittbrenner im zweiten Durchgang. Volle sechs Minuten Flugzeit und Landung im 5-m-Radius. Er erreichte damit den 2. Platz.

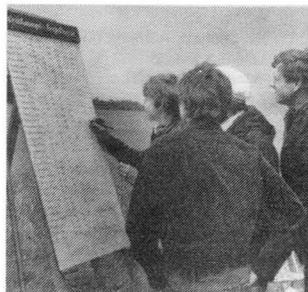
FOTOS: STEUDEL

Der Sieger Siegfried Gärtner, schon 20 Jahre dabei und einmal Bezirksmeister, kam auf die Punktzahl 764. Man ist gewöhnt, daß die erfolgreichen Sportler dieser Klasse ihre Platzierungen bei 794 bis 800 Punkten erkämpfen. Aber hier „lief“ bei manchem manches nicht. Für eine Überraschung sorgte Peter Medam aus Leipzig. Er ging im ersten Durchgang mit einer ENTE an den Start. Wer das Modell in der Luft verfolgte, mußte wegen der eigenwilligen Konstruktion umdenken. Peter Medam rechnet damit, daß die ENTE Zukunft hat und sich im Laufe der Zeit durchsetzen wird; wir werden sehen! Die gut durchdachte und bewährte Organisation dieses 7. Spreequellpokal-Fliegens lag in den bewährten Händen des Kameraden Wolfgang Gansler aus Eibau. Er verfügt bereits über jahrelange Erfahrung auf diesem Gebiet. Ihm und seiner Frau, die für das leibliche Wohl der Teilnehmer sorgte, sei hier an dieser Stelle für diese vorbildliche Arbeit Dank gesagt. Nun zu den Ergebnissen: Pokalverteidiger Peter Gansler konnte den Pokal diesmal nicht behalten und mußte ihn an Siegfried Gärtner abgeben, der 764 Punkte erreichte. Ihm folgten Kurt Dittbrenner mit 752 Punkten und Norbert Rother mit 750 Punkten.

Joachim Steudel



Die stolzen Erstplatzierten: Kurt Dittbrenner, Siegfried Gärtner und Norbert Rother (v. l. n. r.)



Spannender als jeder Krimi: Was sagen die Wettkampfergebnisse?

Peter Medam aus Leipzig mit seiner ENTE



Szczecin:

Vergleichswettkampf mit polnischen Freunden

Die polnische Bruderorganisation „Liga Obrony Kraju“ (LOK) hatte GST-Flugmodellsportler der Bezirke Rostock und Halle im Rahmen der Partnerschaftsbeziehungen zwischen dem Bezirk Rostock und der Wojewodschaft Szczecin zu den LOK-Meisterschaften für leinengesteuerte Flugmodelle eingeladen. Gestartet wurde in den Klassen F2B (Kunstflug), F2D (Fuchsjagd), F4B (vorbildgetreue Modelle) und F4-S (vorbildähnliche Modelle/Schülerklasse).

Begonnen wurde mit der Klasse F2B/Senioren. Unter den 15 Startern hatten wir keinen Teilnehmer. Sieger in dieser Klasse wurde Krzysztof Stelelcki mit 3027 Punkten. Bei den Junioren hatte unser Starter Karsten English aus Halle im ersten Durchgang Probleme mit seinem Motor. Die trockene, sehr heiße Witterung machte allen Wettkämpfern zu schaffen. Gemeinsam wurde das Modell für den zweiten Durchgang hergerichtet, und Karsten stellte einmal mehr sein fliegerisches Können unter Beweis. Er belegte mit 2489 Punkten den ersten Platz.

Am zweiten Tag wurde die Fuchsjagd geflogen. Holger Suchi aus Bitterfeld startete im Finale, da der interne Meisterschaftsablauf nicht beeinträchtigt werden sollte. Im Kampf gegen den polnischen Piloten Sławomir Andrzejewski aus Kolin hatte Holger bereits einen erfolgreichen Angriff geflogen, doch dann traten Probleme bei der Kraft-

stoffzufuhr auf, so daß die längere Flugzeit über den polnischen Sieg entschied.

In der Klasse F4B waren teilweise sehr sauber gebaute Modelle am Start. Die Bauprüfung erfolgte entsprechend der modifizierten Ausgabe des FAI-Sport-Codes. Er beinhaltet die Kontrolle der Maßstabsgenauigkeit aus drei Metern Entfernung, die der Kabinendetails sowie Farbgebung aus einem Meter Entfernung und anderes. Nach der Bauprüfung lag Czesław Kaczynski aus Kolin mit einer „Mustang“ 239 Punkte vor Christian Reyer, der seine bewährte Jak-6-NBB an den Start brachte. Geflogen wurden, wie übrigens auch im Kunstflug, nur zwei Durchgänge. Der jeweils beste Flug kam dann in die Wertung. „Fliegerisch“ ging bei unseren polnischen Freunden noch nicht alles nach Wunsch, so daß Christian Reyer die Konkurrenz mit 3330 Punkten gewinnen konnte.

Die Klasse F4-S entspricht unserer Schülerklasse F4B-VS. Hier waren elf Teilnehmer mit recht ansprechenden Modellen am Start. Jens Alwart aus Rostock konnte schließlich mit 1844 Punkten den Sieg erringen.

Als Sportkameraden und Freunde gingen die Modellportler der VR Polen und der DDR auseinander, nicht ohne sich zu versprechen, diesen Wettkampf im nächsten Jahr zu wiederholen.

Christian Reyer

Kurz notiert:

56 Kameraden gingen zum Lichtenburg-Pokalwettkampf im Schiffsmodellsport in Prettin an den Start. Sieger in den einzelnen Klassen wurden: **F1-V15/Jun.:** Dirk Radwan (Z) 22,0 s; **F1-V15/Sen.:** Klaus Breitenbach (A) 15,7 s; **F1-V6,5/Jun.:** Mark Isensee (H) 30,7 s; **F1-V6,5/Sen.:** Heinrich Isensee (H) 17,5 s; **F1-V3,5/Jun.:** Carsten Lübke (Z) 26,7 s; **F1-V3,5/Sen.:** Rainer Zeug (Z) 22,3 s; **F2-A/Sen.:** J. Malischewski (E) 183 P.; **F2-BC/Sen.:** Karl-Heinz Peschke (Z) 190 P.; **F2-BC/Jun.:** Jens Michel (Z) 160 P.; **F3-V/Jun.:** Thomas Boldt (K) 139 P.; **F3-V/Sen.:** Konrad Friedrich (N) 141 P.; **F3-E/Sen.:** Konrad Friedrich (N) 138 P.; **F3-E/Jun.:** Christian Goesgen (D) 138 P.; **F1-E2kg/Jun.:** Uwe Rückert (T) 29 s; **F1-E über 2kg/Jun.:** Uwe Rückert (T) 25 s; **F1-E über 2kg/Sen.:** Ingo Junge (T) 18 s.



Mitteilungen des Präsidiums des Flugmodellsporthubs der DDR

Ergebnisse der 34. DDR-Meisterschaft im Freiflug

Klasse F1A/Jun.:

1. Lustig, Frank (R)	505 P.
2. Stemmler, Jens (T)	490
3. Braun, Jürgen (H)	427
4. Steffenhagen, Thomas (L)	411
5. Dietze, Michael (N)	383
6. Moritz, Henry (K)	373
7. Groß, Dirk (L)	368
8. Losemann, Ralph (R)	328
9. Thiele, Volker (K)	327
10. Schädlich, Axel (T)	326
11. Wildgrube, Mario (K)	295
12. Lustig, Stephan (R)	280
13. Klinger, Jan (R)	279
14. Alßmus, Ron (T)	257
15. Amthor, Maik (H)	267
16. Mollenhauer, Steffen (H)	245
17. Bauer, Karsten (K)	234
18. Fischer, Reiner (O)	222
19. Krönert, Matthias (R)	218
20. Gliessche, Andre (E)	142
21. Steinkopf, Thomas (K)	122
22. Hartmann, Frank (N)	47

Klasse F1A/Sen.:

1. Haase, Karl-Heinz (H)	1 215
2. Brendler, Jörg (T)	1 156
3. Rusch, Uwe (K)	1 141
4. Halbmeier, Dirk (G)	1 137
5. Pade, Frank (K)	1 134
6. Schröder, Achim (R)	1 126
7. Dr. Drechsler, Volkmar (R)	1 123
8. Weymar, Ralf (R)	1 107
9. Preuß, Manfred (H)	1 100
10. Petrich, Andreas (N)	1 094
11. Westphal, Peter (S)	1 074
12. Schulz, Dietmar (A)	1 068
13. Rüger, Bernd (K)	1 013
14. Kabelitz, Sven (K)	1 013
15. Kraneis, Otto (A)	1 003
16. Zimmermann, Götz (K)	997
17. Schönfeld, Heinz (K)	985
18. Marzak, Frank (K)	978
19. Buff, Matthias (K)	967
20. Sieberhagen, Frank (H)	956
21. Geißler, Andreas (H)	943
22. Eggert, Bernd (H)	932
23. Tschöp, Reiner (L)	920
24. Storz, Gunter (H)	900
25. Boldt, Angelo (R)	883
26. Wolff, Corina (O)	872
27. Seifert, Andre (E)	868
28. Heilmann, Steffen (K)	851
29. Hain, Stefan (N)	848
30. Radoy, Nobert (L)	842
31. Färber, Matthias (R)	834
32. Dr. Lustig, Volker (R)	832
33. Schwarze, Matthias (N)	794
34. Domaschke, Detlef (Z)	790
35. Hermsdorf, Sven (T)	776
36. Krause, Siegfried (K)	701
37. Kattner, Andreas (K)	647
38. Wolf, Hans-Jürgen (Z)	614
39. Grochol, Steffen (K)	610
40. Kirchner, Dieter (K)	525
41. Rusche, Oswald (K)	499

Klasse F1B/Jun.:

1. Jäckel, Michael (R)	515
2. Schumann, Eckhardt (R)	399
3. Stümpel, Dirk (D)	385
4. Calberg, Kay (I)	383
5. Ballenthin, Michael (D)	380
6. Kannegiesser, Sören (R)	354
7. Prüfer, Matthias (D)	335
8. Färber, Tom (R)	299
9. Haase, Ines (H)	252
10. Imhof, Dirk (N)	223
11. Maaz, Frank (K)	220
12. Wolf, Dirk (O)	212
13. Gerhardt, Andreas (K)	196
14. Maaz, Olaf (K)	184
15. Kienzle, Sven (K)	0

Klasse F1B/Sen.:

1. Oschatz, Bert (R)	1 226
2. Gey, Andreas (T)	1 220
3. Strauch, Bernhard (S)	1 192

4. Zeuner, Olaf (S)	1 186
5. Mielitz, Egon (L)	1 141
6. Löser, Hans-Peter (K)	1 090
7. Fritsch, Thomas (R)	1 089
8. Schulz, Detlef (R)	1 086
9. Beckmann, Hartmut (I)	1 057
10. Benthin, Ralf (D)	1 011
11. Dr. Oschatz, Albrecht (R)	985
12. Leidel, Klaus (S)	976
13. Windisch, Peter (T)	952
14. Kessel, Günter (O)	891
15. Bürger, Arnd (N)	886
16. Schaefer, Wolfgang (I)	675
17. Knoch, Klaus-Dieter (N)	285
18. Glatz, Holger (K)	0

Klasse F1C/Jun.:

1. Hasse, Steffen (H)	401
2. Fenzl, Martin (H)	381
3. Scholz, Mario (K)	7

Klasse F1C/Sen.:

1. Lohr, Matthias (N)	1 250
2. Wächtler, Claus-Peter (T)	1 249
3. Glißmann, Uwe (D)	1 206
4. Zeuner, Arno (S)	1 205
5. Hahn, Lothar (T)	1 204
6. Thomas, Manfred (T)	1 180
7. Benthin, Lutz (D)	1 173
8. Krieg, Horst (L)	1 154
9. Antoni, Horst (L)	1 143
10. Nogga, Manfred, (Z)	1 097
11. Tietz, Matthias (T)	1 024
12. Lindner, Andreas (R)	987
13. Unbehauen, Ralf (N)	941
14. Zimmermann, Hagen (R)	772
15. Hörcher, Günter (O)	190
16. Klempau, Dieter (A)	25

Ergebnisse der Mannschaftswertung (auszugsweise):

1. Karl-Marx-Stadt I	
Schädlich, Axel	326 2 755
Wächtler, Claus-Peter	1 249
Thomas, Manfred	1 180
2. Gera I	
Dietze, Michael	383 2 727
Petrich, Andreas	1 094
Lohr, Matthias	1 250
3. Karl-Marx-Stadt III	
Stemmler, Jens	490 2 718
Hahn, Lothar	1 204
Tietz, Matthias	1 024
4. Magdeburg I	
Preuß, Manfred	1 100 2 716
Haase, Karl-Heinz	1 215
Haase, Steffen	401
5. Halle II	
Löser, Hans-Peter	1 090 2 683
Buff, Matthias	1 220
Moritz, Henry	373
6. Erfurt II	
Antoni, Horst	1 143 2 652
Mielitz, Egon	1 141
Groß, Dirk	368
7. Potsdam II	
Halbmeier, Dirk	1 137 2 645
Benthin, Lutz	1 173
Prüfer, Mathias	335
8. Dresden I	
Dr. Oschatz, Albrecht	985 2 610
Oschatz, Bert	1 226
Schumann, Eckhard	399
9. Potsdam I	
Stümpel, Dirk	385 2 602
Benthin, Ralf	1 011
Glißmann, Uwe	1 206
10. Dresden IV	
Dr. Drechsler, Volkmar	1 123 2 491
Klinger, Jan	279
Fritsch, Thomas	1 089
11. Erfurt I	
Krieg, Horst	1 154 2 485
Tschöp, Rainer	920
Steffenhagen, Thomas	411
12. Dresden III	
Färber, Matthias	834 2 456

Weymar, Ralf	1 107
Jäckel, Michael	515
13. Karl-Marx-Stadt II	
Alßmus, Ron	275 2 447
Gey, Andreas	1 220
Windisch, Peter	952
14. Dresden II	
Dr. Lustig, Volker	832 2 423
Lustig, Frank	505
Schulz, Detlef	1 086
15. Halle I	
Gerhardt, Andreas	196 2 322
Rusch, Uwe	1 141
Schönfeld, Heinz	985
16. Magdeburg II	
Kabelitz, Sven	1 013 2 197

Eggert, Bernd	932
Haase, Ines	252
17. Berlin	
Beckmann, Hartmut	1 057 2 115
18. Rostock	
Klempau, Dieter	25 2 096
Schulz, Dietmar	1 068
Kraneis, Otto	1 003
19. Halle III	
Maaz, Olaf	184 2 013
Heilmann, Steffen	851
Marzak, Frank	978
20. Dresden VI	
Boldt, Angelo	883 1 983
Losemann, Ralph	328
Zimmermann, Hagen	772

Ergebnisse der 12. DDR-Schülermeisterschaft im Freiflug

Klasse F1A-S:

1. Schindler, Mario (N)	600 P.
2. Hinneburg, Ronny (O)	570
3. Stiller, Björn (L)	551
4. Scholl, Torsten (L)	550
5. Hartmann, Frank (N)	542
6. Hermert, Steffen (S)	528
7. Gaffrey, Dirk (I)	503
8. Schwarz, Benno (T)	498
9. Turam, Michael (D)	498
10. Huhn, Stefan (D)	476
11. Fredrich, Torsten (C)	471
12. Buls, Karsten (B)	453
13. Richard, Ulf (C)	446
14. Hannemann, Thomas (C)	443
15. Landgesell, Urte (K)	440
16. Müller, Raik (A)	440
17. Morgenstern, Jörg (T)	438
18. Kühne, Jens (H)	436
19. Freitag, Jens (B)	432
20. Losemann, Ralph (R)	418
21. Götz, Matthias (O)	397
22. Zetsche, Andreas (S)	394
23. Kinne, Steffen (K)	378
24. Rossow, Steffen (Z)	376
25. Wenzel, Mario (H)	364
26. Duwe, Mathias (A)	337
27. Müller, Ralf (I)	320
28. Berowitzki, Antje (Z)	258
29. Melzer, Steffen (R)	214

Klasse F1H-S:

1. Riebenstahl, Silvio (H)	586
2. Jakob, Heiko (O)	549
3. Dohne, Michael (E)	486
4. Rehberg, Mandy (T)	458
5. Hennig, Thomas (Z)	452
6. Hartung, Dirk (L)	414
7. Schindler, Torsten (N)	403
8. Niemierski, Erik (A)	384
9. Schwarzer, Bert (D)	383
10. Markus, Silvio (T)	368
11. Koch, Stefan (O)	342
12. Fritsche, Henry (Z)	339
13. Gärtner, Yvonne (R)	338
14. Meissner, Marco (N)	335
15. Poppe, Frank (L)	334
16. Förster, Sven (H)	327
17. Preuß, Holger (A)	315
18. Herling, Magnus (K)	310
19. Schulze, Matthias (D)	309
20. Maier, Carsten (S)	303
21. Freudenberg, Heike (R)	268
22. Feix, Holger (B)	268
23. Altmann, René (C)	259
24. Knappe, Mario (E)	247

25. Franke, Mario (B)	244
26. Scheuring, Falk (S)	237
27. Bloch, Torsten (I)	199
28. Henkelmann, Frank (I)	191
29. Schmidt, Danny (K)	134

Klasse F1B-S:

1. Zimmermann, Susan (R)	537
2. Hoffmann, Lars (S)	500
3. Stopka, Manuela (T)	498
4. Schöne, Normen (H)	416
5. Tietze, Stephan (E)	407
6. Haase, Ines (H)	384
7. Geißler, Andreas (D)	381
8. Colberg, Kay (I)	376
9. Dreise, Dirk (D)	359
10. Thalmann, Uwe (I)	356
11. Sober, Gerd (L)	314
12. Färber, Tom (R)	302
13. Engmann, Rocco (T)	294
14. Kaiser, Sven (C)	289
15. Heise, Thomas (A)	271
16. Krause, Stephan (C)	263
17. Keymer, René (S)	254
18. Friedrich, Holger (Z)	230
19. Brandenburg, Gerd (A)	220
20. Gandlitz, Maik (Z)	216
21. Krüger, Martin (K)	105
22. Kienzle, Sven (K)	60
23. Mitzkaid, Gorden (E)	0

Klasse F1C-S:

1. Stobbe, Olaf (Z)	550
2. Patorek, Heiko (Z)	436
3. Vogel, Detlef (I)	323
4. Zingler, Olaf (C)	323
5. Fenzel, Martin (H)	316
6. Grage, Kai (D)	310
7. Rothe, Thomas (T)	291
8. Kammiller, Ralf (O)	282
9. Sommer, Andreas (D)	276
10. Schulz, Stefan (H)	242
11. Engel, Christian (N)	226
12. Masur, Dirk (S)	219
13. Springer, Uwe (R)	201
14. Annuß, Ronald (E)	191
15. Genzler, Wayce (O)	197
16. Kirchner, Roland (R)	196
17. Scharschuh, Guide (S)	179
18. Bölike, Sven (K)	173
19. Schade, Andreas (E)	122
20. Hasse, Steffen (A)	85
21. Avemaria, Jens (B)	72
22. Strätz, Heiko (K)	44
23. Hingst, Ralf (N)	41
24. Redner, Mathias (A)	12

Ergebnisse der 10. DDR-Meisterschaft im Fernlenkflug, Klasse F3B

Klasse F3B/Sen.:

1. Köhler, Dieter (D)	14 662 P.
2. Hirschfelder, Rudolf (Z)	14 542
3. Falkenberg, Bernd (H)	14 393
4. Volke, Wilfried (H)	14 364
5. Sterl, Christoph (E)	14 267
6. Köhn, Gerhard (C)	13 707
7. Thiele, Claus (R)	13 706
8. Minner, Klaus-Jürgen (K)	13 590
9. Girnt, Horst (D)	13 167
10. Köhler, Ralf (D)	12 944
11. Jacob, Helmut (N)	12 771
12. Eufe, Hans-Joachim (R)	12 722

13. Albrecht, Herbert (T)	12 157
14. Eichelkraut, Joachim (K)	12 145
15. Krüger, Falko (T)	12 006
16. Feldhahn, Volker (D)	11 984
17. Au, Holger (E)	11 959
18. Goulbier, Jürgen (D)	11 773
19. Schönlebe, Dieter (R)	11 701
20. Grzymislawska, Hanno (B)	11 538
21. Goulbier, Werner (D)	11 292
22. Ambos, Mike (D)	11 199
23. Töpfer, Kristian (R)	10 908
24. Macke, Achim (H)	10 727
25. Loof, Bernd (H)	10 424

26. Thiele, Karl-August (K)	10 193	31. Bartonietz, Rolf (E)	0
27. Dr. Jacob, Hans-Egon (N)	9 466	32. Künstler, Hans-Joachim (D)	0
28. Prack, Helmut (N)	8 398	Klasse F3B/Jun.:	
29. Schulze, Herbert (N)	6 718	1. Naumann, Udo (N)	11 719
30. Besser, Günter (R)	0	2. Feldhahn, Thomas (D)	11 626



Mitteilungen des Präsidiums des Automodell- sportklubs der DDR

Ergebnisse des 1. Internationalen Wettkampfes um den „Grand Prix des Automodellsportklubs der DDR“ (auszugsweise)

Klasse RC-V1:		10. Arkadijev, Boris (UdSSR)	35
1. Hönel, Rainer (Österreich)	82	Klasse RC-E 12/Sen.:	
2. Fritsch, Heinz (DDR/I)	80	1. Dinkow, Walentin A. (Bulgarien)	19
3. Hudy, Juraj (ČSSR)	79	2. Bohus, Stefan (ČSSR)	17
4. Hähn, Martin (DDR/I)	69	3. Pfeil, Peter (DDR/II)	17
5. Gal, Laszlo (UVR)	49	4. Arkadijev, Boris (UdSSR)	17
6. Bereš, Krzysztof (VRP)	21	5. Vysockas, Genrik (UdSSR)	16
7. Rabe, Werner (DDR/I)	40	6. Jirasek, Ales (ČSSR)	11
8. Gorka, Tadeusz (VRP)	40	7. Karaiwanow, Lyubomir (Bulgarien)	10
9. Lippitz, Ronald (DDR/II)	36	8. Vopat, Vaclav (ČSSR)	10
10. Softys, Wieslaw (VRP)	25	9. Szigeti, Eduard (Rumänien)	10
Klasse RC-V2:		10. Baumgärtel, Klaus (DDR/I)	10
1. Hönel, Rainer (Österreich)	89	11. Lewandowski, Janusz (Polen)	6
2. Hudy, Juraj (ČSSR)	84	Klasse RC-E 12/Jun.:	
3. Rabe, Werner (DDR/I)	79	1. Tippmann, Andy (DDR/I)	19
4. Tucek, Jiri (ČSSR)	70	2. Limmer, Jens (DDR/II)	11
5. Timar, Laszlo (UVR)	55	3. Ivanescu, Daniela (Rumänien)	9
6. Hähn, Martin (DDR/I)	34	4. Szüts, Gabor (Ungarn)	8
7. Sharipashvili, Paata (UdSSR)	39	5. Strasnei, Christian (Rumänien)	7
8. Diltchew, Todor St. (VRB)	38	6. Ardelean, Adrian (Rumänien)	7
9. Lippitz, Ronald (DDR/II)	37	7. Ivanescu, Dan (Rumänien)	4

Ergebnisse der 11. DDR-Meisterschaft im Automodellsport

Klasse RC-V1/Sen.:		7. Böttcher, Udo (T)	32/15:04,7
1. und		8. Schmieder, Gerhard (R)	29/15:25,9
DDR-Meister:		9. Baumann, Christoph (T)	21/15:00,0
Hähn, Martin (S)	61/30:21,1	10. Bartsch, Dietmar (O)	18/15:00,0
2. Hering, Heinz (S)	54/30:23,2	11. Dietrich, Bernd (Z)	12/05:22,0
3. Fritsch, Heinz (T)	53/30:18,2	12. Beier, Thomas (R)	11/05:02,2
4. Seupt, Bernhard (O)	50/30:26,5	13. Seupt, Bernhard (O)	11/05:02,9
5. Lippitz, Ronald (S)	46/30:15,7	14. Krause, Thomas (T)	11/05:04,4
6. Rabe, Werner (S)	9/30:00,0	15. Höhnisch, Thomas (T)	11/05:06,8
7. Schmieder, Gerhard (R)	21/15:00,0	16. Agthen, Gerhard (Z)	11/05:07,6
8. Frauendorf, Uwe (K)	16/15:07,1	17. Fleischhauer, Jörg (S)	11/05:23,5
9. Bartsch, Dietmar (O)	15/15:32,4	18. Lichtenfeld, Manfred (H)	11/05:26,5
10. Baumann, Christoph (T)	15/15:51,1	19. Glowacki, Reiner (H)	10/05:05,7
11. Böttcher, Udo (T)	11/05:24,4	20. Möller, Werner (B)	10/05:07,8
12. Höhnisch, Thomas (T)	10/05:11,3	21. Köhler, Dieter (H)	10/05:08,4
13. Lichtenfeld, Manfred (H)	10/05:15,5	22. Rieth, Axel (H)	10/05:18,9
14. Fleischhauer, Jörg (S)	10/05:22,0	23. Nord, Hans-Joachim (E)	10/05:23,9
15. Baier, Thomas (R)	10/05:23,7	24. Frauendorf, Uwe (K)	9/05:00,0
16. Stirlé, Bernd (H)	10/05:26,3	25. Priemer, Frank (S)	9/05:06,9
17. Glowacki, Reiner (H)	10/05:27,3	26. Zimmer, Helmut (S)	9/05:13,9
18. Möller, Werner (B)	9/05:05,8	27. Richter, Hans-Joachim (O)	8/05:10,4
19. Priemer, Frank (S)	9/05:13,5	28. Frauendorf, Otto (K)	7/05:00,0
20. Richter, Hans-Joachim (O)	9/05:19,6	29. Zschuppe, Jürgen (R)	7/05:08,6
21. Frauendorf, Otto (K)	9/05:24,1	30. Zimmermann, Rolf (N)	6/05:00,0
22. Agthen, Gerhard (Z)	9/05:31,7	31. Stirlé, Bernd (H)	6/05:00,0
23. Hensel, Andreas (T)	8/05:00,0	32. Baranowski, Norbert (N)	5/05:39,0
24. Rieth, Axel (H)	8/05:00,0	Zarach, Volkmar (Z)	Ausfall
25. Köhler, Dieter (H)	8/05:02,8	Klasse RC-V3/Sen.:	
26. Krause, Thomas (T)	8/05:38,7	1. und	
27. Zimmer, Helmut (S)	7/05:14,7	DDR-Meister:	
28. Baranowski, Norbert (N)	5/05:00,0	Böttcher, Udo (T)	71/30:15,7
29. Golle, Bernd (N)	5/05:00,3	2. Glowacki, Reiner (H)	69/30:09,3
30. Dietrich, Bernd (Z)	4/05:00,0	3. Fleischhauer, Jörg (S)	61/30:02,6
31. Zarach, Volkmar (Z)	4/05:00,0	4. Gusewski, Dieter (E)	59/30:11,2
32. Zschuppe, Jürgen (R)	3/05:02,4	5. Lang, Hartmut (T)	44/30:26,3
Klasse RC-V2/Sen.:		6. Schmieder, Gerhard (R)	37/30:00,0
1. und		7. Krause, Thomas (T)	30/15:13,7
DDR-Meister:		8. Pfeil, Peter (T)	30/15:16,5
Hähn, Martin (S)	86/30:06,0	9. Möller, Axel (B)	29/15:10,4
2. Rabe, Werner (S)	77/30:14,5	10. Agthen, Gerhard (Z)	26/15:00,7
3. Fritsch, Heinz (T)	74/30:01,2	11. Stirlé, Bernd (H)	10/05:00,0
4. Lippitz, Ronald (S)	72/30:00,0	12. Seupt, Bernhard (O)	10/05:08,5
5. Hensel, Andreas (T)	45/30:22,0	13. Höhnisch, Thomas (T)	10/05:14,5
6. Mering, Heinz (S)	24/30:00,0	14. Lichtenfeld, Manfred (H)	10/05:19,9

15. Nitschke, Holger (R)	10/05:23,4	12. Petersen, Sven (H)	2/05:00,0
16. Rieth, Axel (H)	10/05:27,4	13. Rüffer, Bernd (N)	2/05:00,0
17. Nord, Hans-Joachim (E)	10/05:28,2	14. Gruber, Gerrit (T)	1/05:00,0
18. Zarach, Volkmar (Z)	9/05:05,4	14. Gossow, Roman (C)	1/05:00,0
19. Bartsch, Peggy (O)	9/05:05,4	14. Adam, Jens (C)	1/05:00,0
20. Köhler, Dieter (H)	9/05:10,2	14. Agthen, Robert (Z)	1/05:00,0
21. Vater, Steffen (Z)	9/05:21,9	- Elfert, Andre (H)	Ausfall
22. Zimmer, Helmut (S)	9/05:21,9	- Schneider, Daniel (E)	Ausfall
23. Frauendorf, Otto (K)	9/05:22,6	- Bunge, Lars (B)	Ausfall
24. Priemer, Frank (S)	9/05:24,5	- Schmidt, Thomas (C)	Ausfall
25. Graetz, Uwe (T)	9/05:28,0	- Peckmann, Thomas (D)	Ausfall
26. Golle, Bernd (N)	9/05:33,3	- Preuß, Michael (O)	Ausfall
27. Hensel, Andreas (T)	8/05:00,0	Klasse RC-ES/Jun.:	
28. Schmidt, Karl-Heinz (A)	8/05:04,3	1. und	
29. Dietrich, Bernd (Z)	8/05:23,4	DDR-Meister:	
30. Hausig, Wolfgang (D)	8/05:44,5	Limmer, Jens (T)	18/6:07,2
31. Richter, Hans-Joachim (O)	7/05:31,2	2. Selbmann, Cornelia (T)	13/6:13,4
32. Zschuppe, Michael (R)	7/05:41,8	3. Gruber, Gerrit (T)	12/6:00,0
33. Böttcher, Bernd (R)	4/05:00,0	4. Wolfinger, Sepp (T)	12/6:07,5
34. Hank, Martin (A)	4/05:24,0	5. Lehmann, Ralf (D)	10/6:10,6
Klasse RC-V3/Jun.:		6. Agthen, Robert (Z)	9/6:27,3
1. und		7. Tippmann, Andy (T)	9/4:01,3
DDR-Meister:		8. Golle, Mike (N)	9/4:25,9
Tippmann, Andy (T)	60/30:00,0	9. Peckmann, Thomas (D)	8/4:11,8
2. Wolfinger, Sepp (T)	52/30:03,1	10. Jahn, Peter (S)	8/4:29,1
3. Limmer, Jens (T)	48/30:23,8	11. Preuß, Michael (O)	8/5:07,7
4. Lehmann, Ralf (D)	41/30:23,0	12. Berger, Alexander (K)	7/4:01,7
5. Golle, Mike (N)	31/30:00,0	13. Radeck, Uwe (N)	7/4:58,9
6. Berger, Alexander (K)	17/30:00,0	14. Brauns, Mario (K)	6/4:48,5
7. Brauns, Mario (K)	14/15:36,7	15. Strobel, Dirk (S)	5/4:04,2
8. Gusewski, Ronny (E)	6/15:12,5	16. Rüffer, Bernd (N)	4/4:00,0
9. Otto, Ralf (D)	5/15:00,0	17. Otto, Ralf (D)	1/4:00,0
10. Radeck, Uwe (N)	0/Ausfall	Engelhardt, Sascha (H)	Ausfall
11. Engelhardt, Sascha (H)	3/05:47,3		



Mitteilungen des Präsidiums des Schiffmodell- sportklubs der DDR

3. Weltmeisterschaft im Modellsegeln

Die 3. Weltmeisterschaft der funkferngesteuerten Segelklassen F5 wurde vom 14. bis 22. August 1986 in Moskau ausgetragen. Mit einem Weltmeister- und Vizeweltmeistertitel sowie einer Bronzemedaille erzielten die Modellsegler unserer Organisation das bisher beste Ergebnis bei einem Championat der F5-Steuermäner.

mbh war bei den Wettfahrten auf dem olympischen Ruderkanal von Krylatskoje dabei und wird ausführlich darüber in den nächsten Ausgaben berichten. Hier die Medallenträger:
F5-M/Jun.: 1. Kirill Kurin (SU), 2. Sven Schneider (DDR), 3. Wjatscheslaw Bondarenko (SU).
F5-10/Jun.: 1. Kirill Kurin (SU), 2. Andrej Nadolinski (SU), 3. Sven Schneider (DDR).
F5-X/Jun.: 1. Kirill Kurin (SU), 2. Wjatscheslaw Bondarenko (SU), 3. Aleksej Stawrow (SU).
F5-M/Sen.: 1. Igor Nalewski (SU), 2. Zhao Jingaiang (CHN), 3. Wang Yong (CHN).
F5-10/Sen.: 1. Oskar Heyer (DDR), 2. Viktor Nasarow (SU), 3. Waleri Bondarenko (SU).
F5-X/Sen.: 1. Wu Xinhua (CHN), 2. Zhao Jingaiang (CHN), 3. Wang Yong (CHN).

Nach Redaktionsschluß

6. Internationaler Wettkampf im Freiflug

Die südböhmische Kleinstadt Sezimovo Usti im Kreis Tabor war bereits zum sechsten Mal Austragungsort des unter der Schirmherrschaft der FIA stattfindenden internationalen Wettkampfes der Modellfreiflieger.

Aus unserer Republik nahmen an diesem Wettkampf die neun besten GST-Freiflieger teil: In den Klassen F1A, F1B und F1C waren das jeweils drei Sportler, die sich in dem außerordentlich starken internationalen Feld bewähren mußten. Insgesamt kämpften in allen drei Klassen 120 Teilnehmer aus zwölf Ländern um Medaillen, Plätze und böhmisches Glas.

Trotz starker Konkurrenz, vor allem durch die Spitzenkräfte des Hausherren, unserer Bruderorganisation SVAZARM, konnten sich unsere Sportler sehr gut platzieren.

Klasse F1A

1. Jiri Mracek (CS)
2. Jaroslav Janu (CS)
3. Cenny Breeman (NL)
4. Jaromir Orel (CS)
5. Manfred Preuß (DDR)

Klasse F1B

1. Bernhard Strauch (DDR)
2. Bohuslav Reichard (CS)
3. Josef Klima (CS)
4. Egon Mielitz (DDR)
5. Andreas Gey (DDR)

Klasse F1C

1. Roman Czerwinski (PL)
2. Claus-Peter Wächtler (DDR)
3. Jiri Kaiser (CS)
4. Vaclav Patek (CS)
5. Matthias Lohr (DDR)

Ein ausführlicher Bericht von diesem Wettkampf folgt in unserer nächsten Ausgabe.

Drittes Altmarkrennen im Flugmodellsport

Magdeburg. Bereits zum dritten Mal organisierte am zweiten Augustwochenende die GST-Kreisorganisation Gardelegen das Altmarkrennen im Flugmodellsport. An diesem DDR-offenen Wettkampf nahmen 19 Mannschaften aus der DDR und der CSSR teil. Geflogen wurden Rennmodelle bis 6,5 Kubikzentimeter (S3D) sowie bis 3,5 Kubikzentimeter (Klub 20). Die Sportler steuerten ihre Modelle auf einem Dreieckskurs in höchstmöglicher Geschwindigkeit.

In der größeren Klasse belegten Hans-Peter Haase und Christian Heeber von der GST-Grundorganisation im VEB Möbelwerk Gardelegen den 1. Platz. Die Gäste aus der CSSR waren mit einem Sieg in der Klasse der Klub-20-Modelle erfolgreich.

5. Weltmeisterschaft in den FSR-Klassen

Bei der vom 9. bis 19. August 1986 in Ostiglia (Italien) stattgefundenen 5. Weltmeisterschaft in den FSR-Klassen konnte die aus vier Aktiven bestehende Mannschaft der DDR ausgezeichnete Ergebnisse erzielen.

Die Juniorin Cosima Wenisch (Leipzig) belegte in den Klassen FSR-V15 und 35 jeweils einen 2. Platz. Kamerad Otmar Schleenvoigt (Halle) errang in der Klasse 6,5 einen 3. Platz, rundgleich mit dem Weltmeister. Kamerad Hans-Joachim Treppe (Rostock) belegte in der Klasse 35 ebenfalls einen 3. Platz.

An der WM nahmen 169 Aktive aus 19 Mitgliedsländern der NAVIGA teil. Erstmals kamen auch die drei Klassen FSR-H (Hydro-Gleitboote) zur Austragung, bei denen die DDR nicht vertreten war. In den Klassen FSR-H3,5, 7,5 und 15 waren 45 Wettkämpfer aus zehn Ländern am Start.

Keye

Internationaler Wettkampf im Flugmodellsport

Poprad, das Wintersportzentrum am Fuße der Niederen Tatra, war an vier heißen Sommertagen dieses Jahres Gastgeber eines internationalen Teilnehmerfeldes von F3B-Modellfliegern.

Aus neun Ländern waren sechzig Teilnehmer in die CSSR gekommen, um in siebzehn Mannschaften um Medaillen und Plätze zu kämpfen, darunter die besten GST-Modellflieger in der Klasse F3B aus unserer Republik.

In der Einzelwertung konnten sich folgende Sportler auf den ersten fünf Rängen platzieren:

1. A. Meissl (A)
2. G. Peszke (PL)
3. P. Hoffmann (A)
4. W. Volke (DDR)
5. A. Hartzitz (BRD)

Weitere DDR-Modellflieger kamen auf den 14. Platz (G. Köhn) und den 17. Platz (B. Falkenberg). Mannschaftsgold errang die Mannschaft Österreich III. Unsere DDR-Mannschaft konnte den 3. Platz hinter der Vertretung BRD I erkämpfen.

Achtung!

Wie uns die GST-Automodellsportler aus Ilmenau mitteilen, findet der DDR-offene RC-B-Wettkampf um den Hennebergpokal am 9. November 1986 in Ilmenau statt. Ausgeschrieben sind die Wettkampfklassen RC-EB und RC-ES für alle Altersklassen. Meldungen sind bis zum 30.10.1986 zu richten an Dietmar Bartsch, Oehrenstöcker Straße 26a, Ilmenau, 6 3 0 0.

mbh-Büchertips

Neukirchen, Heinz, **Seefahrt im Spiegel der Jahrtausende**, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1985; 480 S. mit 290 Abb. und 7 Tab., DDR 36,00 Mark

In der Grundkonzeption seinem früheren Buch „Seefahrt – gestern und heute“ ähnlich, jedoch umfangreicher, bietet der Autor in dem vorliegenden Buch einen umfassenden Einblick in die Geschichte der Seefahrt. Die populärwissenschaftliche Darstellung und die zahlreichen Abbildungen machen das Buch lesenswert, auch wenn hier und da dem Autor einige Fehler unterlaufen. So bezeichnet er auf Seite 295 als „kleine Karacke“ die „Santa Maria“ von Kolumbus, die bekannterweise selbst von Kolumbus als Nao bezeichnet wurde. Leider bietet auch dieses Buch – wie alle anderen Bücher von Neukirchen – kein Literaturverzeichnis. Allerdings kann auch das Register mit seinen 280 Stichworten nicht befriedigen. Ein Sach-, Namens- oder Ortsregister wäre sicherlich nützlicher gewesen.

Wirklich ausgezeichnet gelungen und hervorzuheben sind die etwa 180 Zeichnungen von Johannes Christian Rost, die an gewohnte Qualität anschließen.

– f. –

Hans-Joachim Mau (Seite 126).

Sollte dieses Jahrbuch im Buchhandel nicht mehr erhältlich sein, könnte es in jeder gutgeführten Bibliothek ausgeliehen werden.

Helga

✱

Autorenkollektiv, **Schaltungssammlung für den Amateur**, VEB Militärverlag der DDR, Berlin 1986; 200 S. mit Abb., DDR 25,00 Mark.

Die Schaltungssammlung ist nicht nur für den Elektronikamateur eine Fundgrube, sondern auch für den Praktiker. Der Nutzer findet sowohl Schaltungen vollständiger Geräte als auch Schaltungen einzelner Baugruppen, die beliebig miteinander kombiniert werden können. Die 4. Lieferung der Schaltungssammlung bringt u. a. Beiträge zu folgenden Themen: Berechnung von Netztransformatoren, Logikprüfstifte, Kfz-Elektronik sowie Modellfernsteuerungen.

Mehl, Hans, Israel, Ulrich, **Vom Küstenschutzboot zum Raketen-schiff**, VEB Militärverlag der DDR, Berlin 1986; 240 S. mit Abb., DDR 27,50 Mark

Beginnend mit der Seepolizei der DDR wird die Entwicklung der Volksmarine zur kampfstarken Teilstreitkraft der NVA nachgezeichnet. Zahlreiche, erstmals veröffentlichte Fotos und Reißzeichnungen nach Originalbauplänen erhöhen die Anschaulichkeit.

Flieger-Jahrbuch 85/86, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin. 1. Auflage, 168 Seiten mit 220 Abb., 20 Tabellen. Preis für die DDR 15,00 M.

Dieses Jahrbuch – bereits die 28. Ausgabe, an der auch wieder Autoren unserer Zeitschrift mitgearbeitet haben – ist eine internationale Umschau der Luft- und Raumfahrt. Jeder der darin veröffentlichten 22 Beiträge ist des Lesens wert, vermitteln sie doch auch den Flugmodellsportlern der GST viele Fakten, Daten und Hintergründe, die zum guten Allgemeinwissen eines Modellportlers gehören. Besonders „fündig“ könnte er werden bei der **Flugzeugtypensammlung** von Peter Stache (Seite 66) und bei den **Bildern und Fakten aus der Luftfahrtgeschichte** von



Achtung!

Liebe Leser im Ausland! Sichern Sie sich das Abonnement von „modellbau heute“ für 1987 schon jetzt beim zuständigen Postzeitungsvertrieb oder beim internationalen Zeitschriftenhandel!

Attention!

Dear readers in foreign countries! Be sure you get yourself already now the subscription for the “modellbau heute” for 1987 at the competent newspaper distribution agencies or at the international journal stockists!

Внимание!

Дорогие читатели за границей! Заручитесь уже теперь подпиской на Модельбау хайте на 1987 году компетентного почтового отделения, доставляющего абонентам газет или международной журнальной торговли!

Kleinanzeigen

Der Betrieb von Empfangs- und Sendeanlagen ist laut Landfunkordnung (Gesetzblatt der DDR vom 28. 2. 1986, GBl. I., Nr. 10) genehmigungspflichtig. Bei Aufgabe von Anzeigen für den An- und Verkauf von derartigen Anlagen und dazugehörigen Teilen ist diese Genehmigungspflicht zu beachten.

Die Anzeigenannahmestellen haben bei der Aufgabe von Anzeigen dieser Art die von der Deutschen Post erteilten Betriebsgenehmigungen zu prüfen.

Verkaufe Flieger-, Marine- u. Motorkalender, 1978/86, Stück 3 M, 17 ČSSR-Flugzeugmodelle M 1:72, fertig gebaut, Stück 5 M. J. Schönfelder, Dr.-A.-Schweitzer-Str. 21, Lübbenau, 7543

Verkaufe f. dp2, Sender, 200 M, Servo, 150 M u. Empfänger, 100 M, Bj. 84, Flachstecker, RM 155, 35 M. Frank Przybylski, Schulgasse 4, Friedersdorf, 4401, (78/081/84 51)

Suche 10-cm³-Motor zu kaufen o. tauschen mit neuwertig. BWF 2,5 255 M. Elstner, R.-Renner-Str. 19, Dresden, 8029

Verkaufe modellbau heute von 1/75 bis 12/79, 60 M, 10 Schiffsmodellbücher, Stck. 15 M. N. Heinze, Dimpfelstr. 6, Leipzig, 7024

mbh

modellbau heute
17. Jahrgang, 202. Ausgabe

HERAUSGEBER
Zentralvorstand der Gesellschaft für Sport und Technik, Hauptredaktion GST-Press, Leiter der Hauptredaktion: Dr. Malte Kerber

VERLAG
Militärverlag der Deutschen Demokratischen Republik (VEB), Storkower Str. 158, Berlin, 1055

REDAKTION
Chefredakteur:
Georg Kerber
(Automodellsport)
Stellv. Chefredakteur:
Bruno Wohltmann
(Schiffsmodellsport)
Redakteure: Heike Stark (Organisationsleben, Wettkämpfe), Christina Raum (Flugmodellsport, dies & das) Sekretariat: Helga Witt, Redaktionelle Mitarbeiterin

Anschrift:
Storkower Straße 158
Berlin
1055
Telefon 4 30 06 18

GESTALTUNG
Carla Mann; Titel: Detlef Mann

REDAKTIONSBEIRAT
Joachim Damm, Leipzig; Dieter Ducklauß, Frankfurt (O.); Heinz Friedrich, Lauchhammer; Günther Keye, Berlin; Joachim Lucius, Berlin; Hans-Joachim Mau, Berlin; Helmut Ramlau, Berlin

LIZENZ
Nr. 1582 des Presseamtes beim Vorsitzenden des Ministerrates der DDR

GESAMTHERSTELLUNG
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin

NACHDRUCK
Mit Quellenangabe „modellbau heute“ ist der Nachdruck gestattet.

BEZUGSMÖGLICHKEITEN
In der DDR über die Deutsche Post. In den sozialistischen Ländern über die Postzeitungsvertriebsämter. In allen übrigen Ländern über den internationalen Buch- und Zeitschriftenhandel. Bei Bezugsschwierigkeiten im nichtsozialistischen Ausland wenden sich Interessenten bitte an die Firma BUCHEXPORT, Volkseigener Außenhandelsbetrieb, Leninstraße 16, Postfach 160, Leipzig, 7010.

ARTIKELNUMMER: 64 615

ANZEIGEN laufen außerhalb des redaktionellen Teils. Anzeigenverwaltung: Militärverlag der DDR, Absatzabteilung, Storkower Straße 158, Berlin, 1055, (Telefon: 4 30 06 18, App. 321). Anzeigenannahme: Anzeigenannahmestellen und Dienstleistungsbetriebe in Berlin und in den Bezirken der DDR. Zur Zeit gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 5

ERSCHEINUNGSWEISE UND PREIS
„modellbau heute“ erscheint monatlich, Bezugszeit monatlich, Heftpreis: 1,50 Mark. Auslandspreise sind den Zeitschriftenkatalogen des Außenhandelsbetriebes BUCHEXPORT zu entnehmen.

AUSLIEFERUNG
der nächsten Ausgabe: 27. 10. 86



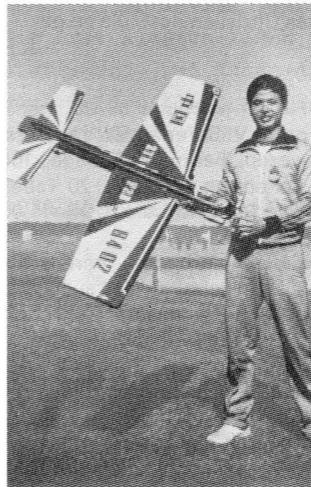
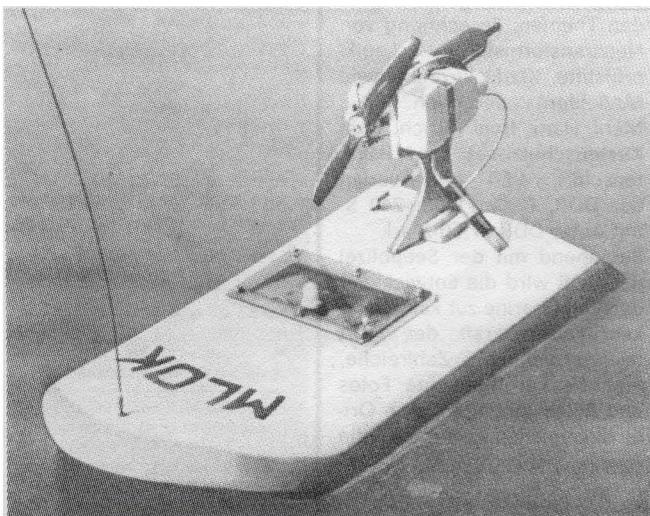
Aus der Welt des großen Vorbilds

Mit Spitzenleistungen gehen die Werkstätten unserer Kraftfahrzeugindustrie an die Erfüllung der vom XI. Parteitag der SED gestellten Aufgaben. Zu den Neuentwicklungen der vergangenen Monate im Sortiment der W50-Baureihe zählt ein Allrad-Pritschenfahrzeug mit vergrößerter Stahlpritsche und Niederdruckbereifung. Der W50 LA/PVB-1-ND hat eine Radstandsvergrößerung auf 3700 mm. Er ist für den Transport von Stückgut, Geräten und Personen in schwierigem Gelände konzipiert. Einige technische Daten: Leistung 92 kW, Nutzmasse 3000 kg, Anhängermasse 9000 kg.

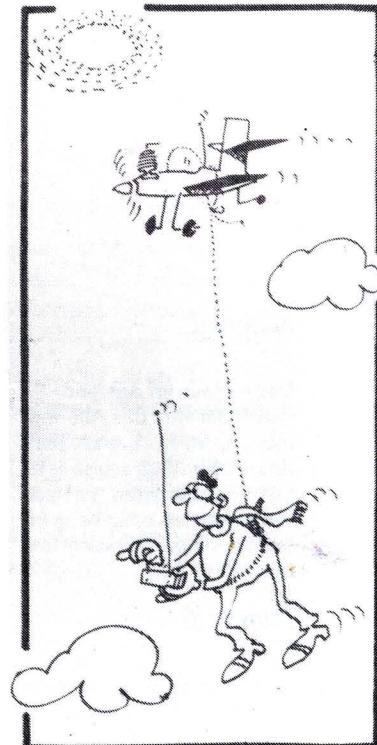
Modellsport international

Als Trainingsgerät für das Erlernen des Bedienens von RC-Modellen dient den Kindern des Flugmodellklubs Prag 4 dieser Gleiter.

Mit einem 2,5-GF-MVVS-Motor erreicht er eine Geschwindigkeit von 20 bis 30 km/h. Seine Form verspricht Stabilität auch bei höheren Wellen und scharfen Kurven.



Bei der Weltmeisterschaft im Fesselflug (1984) gewann Zhu Younan (VR China) mit diesem Modell in der Klasse F2B. Damit erkämpfte zum ersten Mal ein Sportler eines sozialistischen Landes den Sieg in dieser Klasse.



Woanders gelesen

„Grashdanskaja Awiazija“ (UdSSR), Ausgabe 7/86, stellt anhand einer Kurzbeschreibung die beiden sowjetischen Hubschrauber Mi-2 und Mi-8 vor. Unter anderem sind Dreiseitenrisse sowie zwei farbige Zeichnungen abgedruckt. Ausgabe 7/86 von „Krilija Rodiny“ (UdSSR) bringt Bemalungsvarianten der Hawker „Hurricane“ 2A, der Curtiss P-40C „Tomahawk“ und der Curtiss P-40F „Kittihawk“. Diese Flugzeuge sind im Rahmen des Land-Lease-Abkommens an die UdSSR geliefert worden. Fortgeführt wird auch in diesem Heft die Serie „Sportflugzeuge“, und zwar mit dem Flugzeug „Kwant“.

Ausgabe 7/86 der Zeitschrift „modelar“ (ČSSR) publiziert eine Reportage über den tschechoslowakischen Flugoldtimer Avia BH-19. Fotos und Risse ergänzen die Ausführungen. Ein anderer Beitrag beschäftigt sich mit einem Hubschraubermodell mit Gummimotorantrieb. Automodellsportler dürfte der Artikel über den Modell-

baukasten LIAZ-DAKAR interessieren. In Heft 7/86 von „automobil“ (ČSSR) wird der Leser mit dem Skoda 130 RS:LR bekanntgemacht. Viele Detailfotos unterstützen dieses Anliegen.

SKRZYDLATA POLSKA (VR Polen), Ausgabe 29/86, kündigt eine neue polnische Flugzeugkonstruktion, das Schul- und Übungsflugzeug PZL-130 „Orlik“, an. Fotos, Explosionszeichnung, Dreiseitenriß sowie Bemalungsvariante vermitteln einen guten Überblick. Die Ausgabe 32/86 dieser Zeitschrift gibt dem Plastmodellbauer Hinweise zum Bau der Il-2. Ein anderer Artikel beschäftigt sich mit dem schwedischen Flugzeug SAAB-35 „Draken“. In Heft 6/86 von MODELARZ (VR Polen) stellt man u. a. die R-33, ein Schiff der polnischen Marine, im Generalplan vor. Der Skoda S-110R wird den Lesern anhand von Rissen und Detailzeichnungen nahegebracht.

... hab' mal 'ne Frage

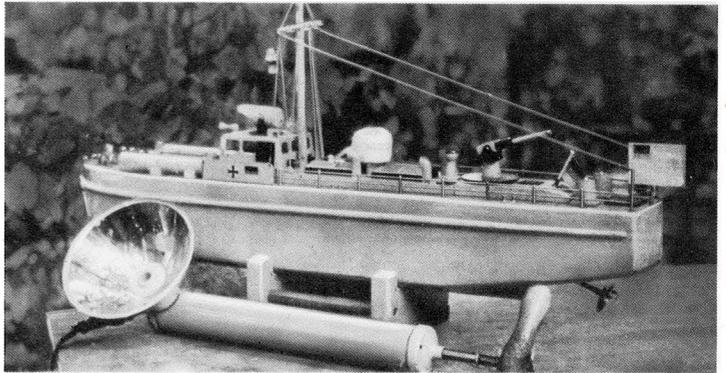
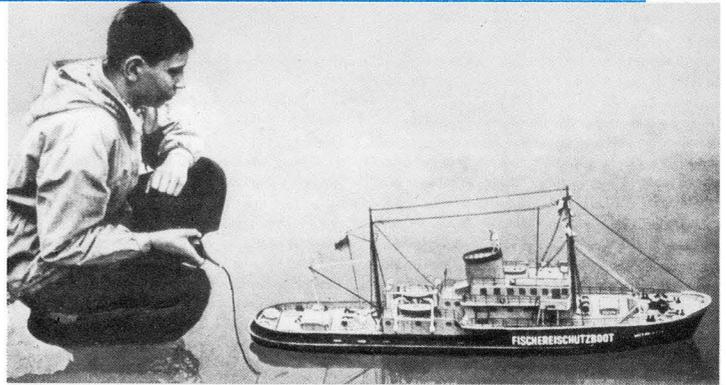
Ab wann benötigt man eine Sportlizenz im Modellsport?
Claudia Paulus, Hoyerswerda

Der Besitz einer Sportlizenz ist in der DDR für die Teilnahme an Meisterschaften und Wettkämpfen ab Bezirksebene Pflicht. Sportlizenzen des Modellsportes sind registrierte Dauerstartnummern für Wettkämpfe und Meisterschaften, die jeder GST-Modellsportler auf Antrag erhalten kann. Sie sind zwei Jahre gültig und können wiederholt neubestätigt werden. Ihre Ausgabe erfolgt gebührenfrei durch die Kommissionen Modellsport bei den Bezirksvorständen der GST.

Aktuelles von Gestern

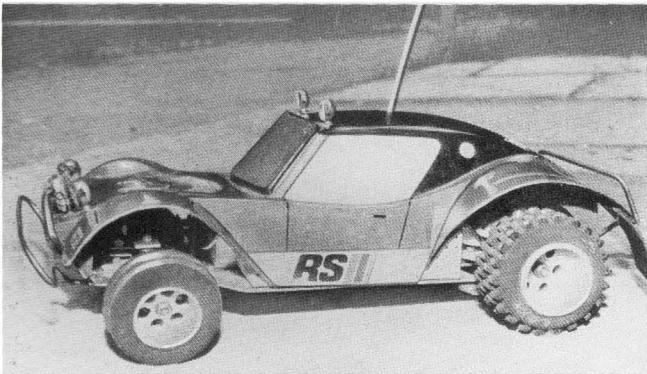
So fing es an! Bevor die „Tip-Tip“- und „Prop“-Funkfernsteuerungen kamen, versuchte man es mit Luft. – Es gab die mit Luft gesteuerten Modelle. In der späteren Zeit, als man hin und wieder Modelle beim Wettkampf starten ließ, nannte man diese Modelle: die Kabelgesteuerten. Die Luft wurde durch einen Plastschlauch, der bis zu 60 Meter lang sein konnte, mit einem Gummiball direkt auf die Steuereinrichtung gedrückt. Und sollte dem Modell einmal auf dem Wettkampfkurs „die Puste ausgegangen“ sein, so konnte man es an dem Schlauch wieder an Land ziehen.

Eine andere Variante des „Fernsteuerens“ gab es mit dem Schall (Bild unten): – Mittschiffs auf den Oberlichtern war das Kristallmikrofon des Empfängers angebracht. Im Vordergrund des Bildes ist der „Sender“, eine Luftpumpe mit Pfeifeinsatz und Reflektor, zu erkennen.

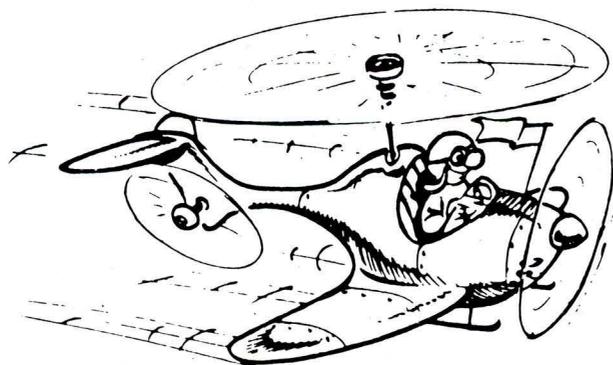
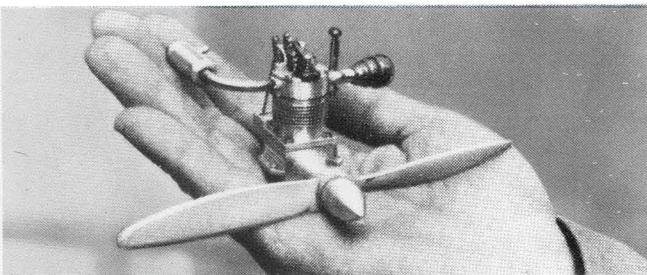


Modellsport international

Dargestellt ist ein RC-Buggy, der von einem Mabuchi-Motor RS 380 mit sieben NiCd-Zellen angetrieben wird. Das Fahrwerk ist vorn mit Schraubenfedern, hinten mit „Textit“-Band versehen. Die Karosserie ist laminiert. Das Modell durchfährt jedes Gelände und meistert Sprünge von 1,5 m Länge. Gesteuert wird es mit einer Modela-Fernsteuerung. Das Modell fertigte Ladislav Machan aus der ČSSR.



Kaum zu glauben, aber wahr! Diesen ventilgesteuerten Viertaktmotor mit 10-mm-Bohrung und einem Hub von 10 mm, das ergibt einen Hubraum von etwa 0,8 cm³, baute ein Modellsportler aus der BRD.



Im Museum entdeckt

Im Binnenschiffahrts- und fischereikundlichen Heimatmuseum Oderberg steht auf dem Museumsdampfer RIESA das Modell eines Handelsschiffes aus dem 18. Jahrhundert. Es ist die Nachbildung eines Kat-Schiffes, ursprünglich aus Holland stammend.

Der Boden des Modells ist nahezu flach mit geringer Aufklümmung. Die Kimm ist fast eckig, der Bug bauchig, das Heck etwas schlanker. Dieses Modell hat drei Masten, der Besanmast hat Gaffeltakelung, Fock- und Großmast nur jeweils eine Rah an den Pfahlmasten. Die meisten Kat-Schiffe hatten Größen zwischen 200 und 500 Tonnen, nur ein Deck, kleinen Back- und Poopaufbau, und sie fuhren mit relativ geringer Besatzung (10 bis 15 Mann). Auch die Schiffe des James Cook waren ehemals Kat-Schiffe und im Kohlehandel eingesetzt, bevor sie durch die Marine angekauft und nach Cook's Angaben umgebaut wurden.

Dieses Modell scheint offensichtlich um etwa 1750 gefertigt zu sein, bis auf einige um 1947 erfolgte Restaurierungsarbeiten. Die Hauptabmessungen sind folgende: Länge des Schiffskörpers 1,78 m, Breite über alles 0,43 m, Seitenhöhe von UK Kiel 0,32 m, Höhe Großmast über Deck 1,24 m, Länge der Großrah 0,97 m. Mit großer Wahrscheinlichkeit beträgt der Modellmaßstab 1:20.

Die Anschrift des Museums lautet: 1305 Oderberg, Ernst-Thälmann-Str. 44, Telefon 412, geöffnet ist Di bis So von 10.00 Uhr bis 12.00 Uhr und von 14.00 Uhr bis 17.00 Uhr.

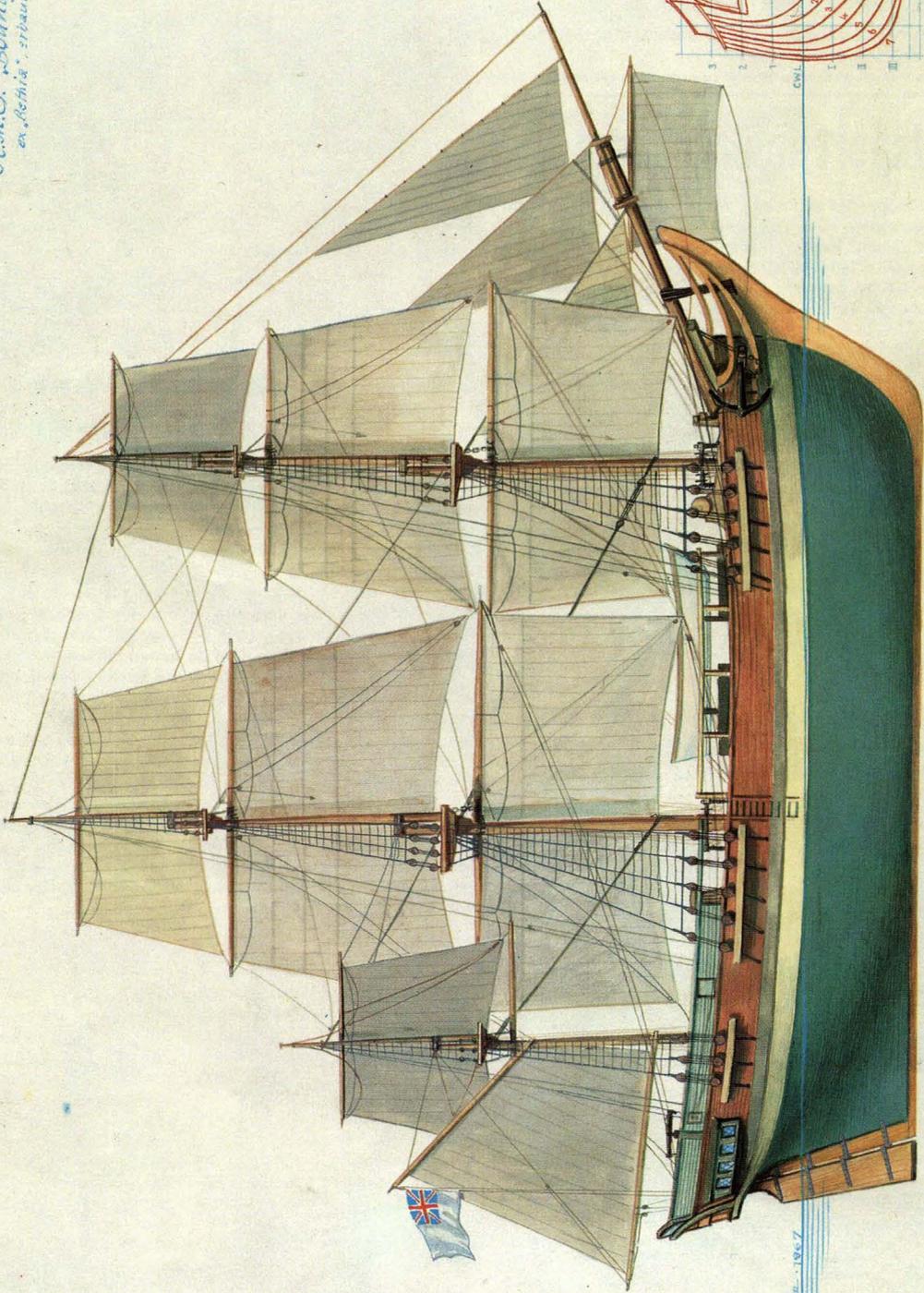


modell

bau

heute

*H.M.S. "Bounty", 1787
ex "Bethia", gebaut 1784*



G. SEYLER - 1867

